История Больших Призов 1972. Год Фиттипальди.

Хайнц Прюллер.

SHOUT
SHARE
IT

- Хайнц Прюллер.
  -
  - Предисловие
  - Пятница, 10 часов утра, Гудвуд.
  - Рождение чемпиона
  - Пролог 1972: Охота на Стюарта
  - Буэнос-Айрес: Ройтеманн производит сенсацию
  - Brabham
  - Шины: Каток стоимостью в 9000 шиллингов
  - Кьялами: Медведь проснулся
  - EIFELLAND
  - MCLAREN
  - Харама: Бразильская погода
  - MARCH
  - Surtees
  - Мария-Хелена: История любви
  - Их жены, их дома
  - Монако: Ад из воды и масла
  - BRM
  - Нивелль: Одинокий Lotus
  - Tecno
  - LOTUS
  - Тринадцатый Ле Ман
  - Клермон: Возвращение Стюарта, трагедия Марко
  - MATRA
  - Брэндс Хэтч: И снова Фиттипальди
  - Механики
  - Нюрбургринг: Наконец-то Ferrari
  - Цельтвег, "Книттельфельд Хилтон" и Вертское озеро
  - Tyrrell
  - Williams
  - Монца: Коронация
  - Америка: Двойной удар Стюарта
  - КОНЕЦ.

Хайнц Прюллер.

История Больших Призов 1972. Год Фиттипальди.

Перевод и редакция:
Алексей Гесс (Hess)
Вадим Русов (Nelson01)
Посвящается Хельмуту Марко

Предисловие

Я лично познакомился с Хайнцем Прюллером два с половиной года назад. Тогда он впервые взял у меня интервью и уже в тот же день дал несколько советов и указаний о фантастическом мире Формулы 1. Хайнц уже несколько лет с огромным профессионализмом, самозабвенностью и большой любовью следит за этим чудесным видом спорта. Поэтому я уверен, что читатель найдет в ИСТОРИИ БОЛЬШИХ ПРИЗОВ 1972 всю информацию о том, что действительно произошло в этом сезоне - с детальным описанием всей борьбы за чемпионское звание.

Для меня это был самый важный год в моей жизни: сбылась моя детская мечта, и я хотел бы от всей души поблагодарить всех тех, кто помог мне выиграть звание чемпиона.

Эмерсон Фиттипальди.
Луни, 9 октября 1972 г.

Пятница, 10 часов утра, Гудвуд.

"Friday, Goodwood, 10 o'clock". Эта телеграма из Колнбрука в Англии стала для меня чем-то вроде радостного электрошока. Еще пару сотен вольт к нему добавило последовавшее позже письмо от гоночного директора McLaren Фила Керра: "Молись о том, чтобы в пятницу не было дождя и чтобы не сломался мотор… и тогда можешь быть уверенным, что это будет захватывающий день". К этому "захватывающему дню" я и мой друг Дитер Штапперт, главный редактор журнала "Powerslide", стремились несколько месяцев. Ведь двукратный чемпион Кан-Ам Денни Халм уже давно все уши нам прожужжал о желтом, как яичный желток, "M20" - новом охотнике за долларами от McLaren.

"Это самая невероятная гоночная машина из всех, которые ты когда либо видел: она, как ракета, взлетает со 160 до 320 км/ч и при 320 еще продолжает разгоняться. На "M20" я подлетаю к поворотам на 30- 40 км/ч быстрее, чем на машине Формулы 1, - а торможу в том же месте. На этой машине нужно ехать как по рельсам, в занос ее вводить нельзя. Лишь Джеки Стюарт все еще считает, что может навязать свою волю "тяжеловесу" Кан-Ам, настраивает его как ему угодно, вместо того, чтобы самому подстроиться под машину. Поэтому именно он, а не я, развернулся в Сильверстоуне".

760 лошадиных сил и 825 килограммов дают не слабое отношение массы к мощности в 1,08 кг/л.с… Я думаю, что личный опыт в кокпите является неотъемлемой частью моей профессии. Я уже сидел рядом с Йохеном Риндтом в Ferrari 250 LM, победителе Ле-Мана; рядом с Майком Парксом в открытой 4,4-литровой Ferrari, в которой встречный поток воздуха бил, как пощечины; рядом с Сеппи Зиффертом в Porsche 908 пронизывающе холодным декабрьским днем в Хоккенхайме, когда мы не могли закрыть двери и поэтому заклеили их клейкой лентой… а теперь Штапперт и я решили стать первыми (и единственными) европейскими журналистами, залезшими в кокпит McLaren Can-Am. Само собой, на место рядом с Халмом.

Денни пробил эту идею у Тедди Майера и Фила Керра, последовали телеграмма и письмо. "Значит, завтра вы, двое сумасшедших, отправитесь в Гудвуд, чтобы убиться. Жаль", сказал Ники Лауда за ужином в Сохо. Легендарная 4-километровая трасса Гудвуд в двух часах езды на машине юго-западнее Лондона является частным владением герцога Ричмонда и Гордона. За 100 фунтов в день ее можно снять для тестовых заездов, но для гонок она давно уже запрещена.

Стирлинг Мосс попал здесь в 1962 году в свою таинственную аварию, сломавшую его карьеру. Брюс МакЛарен разбился здесь в 1970 году на McLaren Can-Am, потому что встречный поток воздуха сорвал капот. Один из четырех болтов механики нашли на трассе. Это случилось почти точно два года назад.

Последняя пятница мая 1972 года: это та фаза, когда Джеки Стюарту пришлось временно отключиться от грома сражений из-за язвы желудка, и Колин Чэпмен по-отечески успокоил своего лидирующего в чемпионате Эмерсона Фиттипальди: "С этого момента Халм для тебя больше не соперник. Как только начнется сезон Кан-Ам, его мысли будут уже далеко от Формулы 1".

Пятница, 10 утра, Гудвуд: серое небо, через которое время от времени пробивались лучи солнца, но чудом дождя не случилось. В боксах: Фил Керр в тирольской шапочке и механики McLaren в темно-синих ветровках с оранжевыми полосами на рукавах. Рядом с боксами успокаивающее зрелище: машина скорой помощи иоаннитов, отделение Чичестер. В McLaren всегда были лишены бюрократизма, являясь командой практиков: поэтому бумаги по отказу от каких либо требований по возмещению ущерба, в случае смертельного исхода, задержали нас ненадолго.

Указания Фила были короткими: "Денни поедет, скорее всего, на 3-4 секунды "off the pace" - медленнее, чем если бы он был один. Лучше всего держись за наливную горловину. И держись от Денни так далеко, как только сможешь, чтобы не мешать гонщику. В остальном полагайся просто на здравый смысл".

10:45 утра: Халм прогрел желтый, как яичный желток, "M20" и выкатился из боксов. Плоский, как доска, "бомбардировщик" кажется неожиданно маленьким и еще меньше, когда сняли капот. Слева от пилота с места пассажира демонтировали огнетушитель и обклеили алюминий пористой резиной. Денни как степной охотник посмотрел на небо: "Довольно сильный ветер сегодня. Джеки бы сдуло из кокпита", с грохочущим смехом сказал он, "И еще одна вещь, Хайнц: сегодня очень много птиц. Следи за черными точками: если увидишь одну - сразу наклоняйся, чтобы в тебя не попало. Эти ублюдки очень мешают. И они не могут лететь быстро - они медленнее, чем можно подумать. Поэтому отдай свой американский шлем. У нас есть второй шлем Bell, против птиц тебе понадобится полностью закрытый".

Фил сунул мне шлем, на котором тоже написано "Халм", только не синими, а черными буквами. Но характерные две полосы остались без изменений.

11 часов: я снял ботинки и медленно опустился в самую быструю ванну в мире. Красная игла на тахометре - шпион - стоял

на отметке 6800. Ребята из McLaren пристегнули меня. "Тебе уже приходилось бывать в Гудвуде?", спросил Халм. Его слова звучат без высоких и низких частот, как заезженная пластинка: такой голос бывает у гонщиков всегда, когда они говорят через огнеупорную балаклаву. А в моем шлеме эффект бассейна, как будто оба моих уха под водой. Поэтому наш диалог был дважды приглушен. "Да, я был уже в Гудвуде в 1966 году, на гонке Формулы 2". Тогда победили Brabham-Honda Брэбэма и Халма, Йохен занял третье место, а Жаки Иксу пришлось уступить свою Matra сошедшему Стюарту. Боже мой, прошло уже шесть лет: Стюарт и Икс были коллегами по команде. Большие трибуны тогда еще не были снесены, деревянная шикана уже покрашена в зеленый цвет, а отбойников не было как тогда, так нет и сейчас.

11:05: "Первый круг я проеду медленно, чтобы ты привык к скорости, а второй быстро. Хорошо?" спросил Денни. Я кивнул, и он включил зажигание. Ожидаемого грохота за спиной не последовало, 8,1-литровый мотор Chevy с алюминиевым блоком цилиндров Reynolds звучит немногим громче, чем Формула V *[Формула V - малолитражная гоночная формула, базирующаяся на агрегатах автомобиля VW "Жук". Здесь и далее - примечания переводчика.]*. Мне вспомнилась фраза Пат Сертиз: "Я не люблю гонки Кан-Ам, потому что они такие тихие". Денни скрестил руки как пианист и вывернул на трассу.

11:06: Первый круг почти ничем не отличался от сидения дома перед телевизором, только все происходило быстрее. Руки Денни держали руль, как на уроке вождения, как без десяти два на циферблате часов, его мощное левое предплечье заслоняло мне тахометр. Зато мне было видно, какие он включает передачи: поворот Мэдвик (правый) на третьей, на выходе из поворота четвертая, в вытянутый Фордуотер (правый) на третьей, равно, как и Св. Мэри (левый), потом на второй в поворот Лавант (правый), еще один поворот на третьей, потом четвертая… прямая Лавант… на второй в Вудкот (правый) и, наконец, на первой через шикану.

11:08: Я как раз собирался показать Филу Керру большой палец, но тут моя рука бессильно повисла в воздухе: теперь все началось по-настоящему. Халм разогнался перед боксами на всю катушку. Скорость я замечал только тогда, когда смотрел по сторонам, на пролетающие мимо деревья и домики, но не чувствовал. "M20" держит дорогу удивительно стабильно и надежно. Самое удивительное это не скорость, а ускорение, вжимающее мою спину в алюминий, и торможение, вдавливающее меня в ремни безопасности.

Обычно, когда быстро едешь на машине, повороты просто

летят на вас, но здесь не летело ничего, повороты появлялись внезапно, как из-под земли. Только я думал: "Никогда в жизни он этот поворот не возьмет", но тут же как будто гигантская рука хватала машину и тормозила, при этом так стабильно, что не смещала ее ни на сантиметр. А потом Халм поворачивал, просто поворачивал руль влево или вправо. "M20" действительно входил в поворот как по рельсам, не обращая внимания на центробежную силу. Обычная легковая машина на такой скорости давно бы уже несколько раз перевернулась, а сорвиголова Денни выглядел спокойным, как почтальон - и вся эта поездка волновала его не больше, чем почтальона. Для меня же весь этот второй круг прошел как бы несинхронно: как пластинка для скорости 33 об/мин, проигранная на 78-и оборотах.

11:10: Третий, четвертый и пятый круги так же быстры, как и второй, но я их воспринял так же спокойно, как и первый. Мне уже были известны точки торможения, я привык к ускорению. Теперь "моя пластинка" была в порядке, фильм шел синхронно. Запах в кокпите: немного от жары, немного от резины шин, немного карболки, и эта смесь держалась даже во встречном потоке воздуха. На прямой "Лавант" Денни выжал до полной четвертую передачу, согласно диаграмме скорости это соответствует 188 миль/ч или 301 км/ч. В "Меджвике" Денни, как он позже сказал, тормозил ни на сантиметр раньше, чем обычно, "твои 76 килограмм я не чувствовал потому что нам заправили только 90 литров вместо 280". В "Фондуотере" он сбросил 100 оборотов, что, может, стоило 8 км/ч.

По его понятиям, мы, вероятно, просто катались, но как Денни позже сказал, "мы ехали на восемь десятых". А если вспомнить, что Стюарт в своих победных Гран-при в Ле Кастелле и Сильверстоуне в 1971 году после хаотичных первых кругов тоже ехал "только на восемь десятых"…

11:13: восьмиминутный дурман прошел, фильм оборвался, Халм притормозил у боксов. Подошел Фил Керр с хронометром в руках и сказал: "Примерно 1:11. В Формуле 1 это было бы очень хорошее тренировочное время". Когда я вылезал, меня посетило такое же странное чувство, как и после быстрых кругов в Формуле V: сила тяжести резко уменьшилась, тело намного легче. Фил Керр велел накрыть стол в ресторане при трассе. А Халму нужно было еще поработать. Когда он подошел, его лицо слегка покраснело, волосы растрепались, глаза немного посветлели, почти побелели - как у Аннемари Прелль *[Аннемари Прелль (*27.05.1953) - австрийская горнолыжница. Олимпийская чемпионка по скоростному спуску Олимпиады 1980 года, четырехкратная чемпионка мира.] и других лыжников после дня*

проведенного на снегу. Денни выхлебал томатный суп, съел ростбиф и торт. А на трассе какой-то молодой человек 21-го года от роду гонял по трассе McLaren Формулы 2: как мальчишка, которому дали погонять мяч по стадиону после того, как великая звезда футбола закончил свою тренировку.

Юниора звали Джоди Шектер. В следующие выходные Шектер выиграет на McLaren гонку Формулы 2 в Кристалл Пэлас, Денни Халм выиграет на McLaren гонку Формулы 1 в Оултон Парке, а Марк Донохью выиграет на McLaren 500 миль Индианаполиса. Честно скажу: я был рад за эту команду. Когда позже я попробовал уговорить Жаки Икса, прокатить меня пару кругов на спортпрототипе Ferrari, он только улыбнулся: "после приключения на McLaren тебе это будет неинтересно". Эта пятница в Гудвуде научила меня еще кое-чему: два или три дня после того видишь и чувствуешь окружающий мир более интенсивно, все чувства обострились, цвета стали ярче, даже обычное радио слышится как стерео. Впервые я понял слова Джеки Стюарта: "Однажды в Брэндс Хэтч я во время гонки почувствовал запах свежескошенной травы". Или, как Эмерсон Фиттипальди описал свои ощущения за рулем: "Колеса внезапно становятся твоими ногами… это удивительно… я совсем один в моем мире, отрезан от всего и невесом… как будто на Луне".

Стюарт однажды объяснил, что его больше всего поражает в Фиттипальди: "За рулем он спокоен и хладнокровен, не эмоционален и совсем не возбужден, очень неожиданно для южноамериканца". О чем Джеки тогда еще не знал: в жилах Эмерсона течет не только бразильская, но и итальянская, русская и польская кровь.

Рождение чемпиона

Если обратиться к истокам, то можно обнаружить сразу несколько наций, которые могли бы претендовать на часть чемпиона: бабушка Эмерсона (со стороны матери) - русская, его дед (со стороны отца) - итальянец, эмигрировавший в Бразилию. Во времена колонизации страны он, подобно многим итальянцам, осел в Сан-Паулу. Уильсон-старший, отец Эмерсона, появился на свет уже в "бразильском Милане".

В университете он повстречал польку Южи Вайцеховскую, чьей семье пришлось бросить машиностроительную фабрику в Варшаве, когда задолго до второй мировой войны они бежали в Бразилию. Южи стала женой гонщика и матерью двух гонщиков. Уильсон-старший участвовал в мотогонках (по словам Эмерсона "не особо серьезно, скорее из удовольствия"), получил травму и бросил это дело. Своих сыновей он не побуждал к гонкам, но и не отговаривал.

В семье Фиттипальди не встречаются цветастые бразильские имена вроде Эдсон Аррантес до Нацименто у звезды футбола Пеле. Уильсона-младшего (родился 25 декабря 1943 года, настоящий рождественский подарок) назвали в честь отца, Эмерсона (род. 12 декабря 1946) в честь американского писателя. В детстве у Уильсона было прозвище "Тиграо" - большой тигр, младший брат "всегда называл себя "Майо", потому что не мог выговорить слово Эмерсон". Когда он учился ходить, в Аргентине некий Хуан Мануэль Фанхио как раз участвовал в своих диких гонках по пампе. В 1948 году к власти пришел генерал Перон, в 1949 он отправил кривоногого, скромного сына каменщика и механика Фанхио в Европу. Сан Ремо: первый старт, первая победа. Теперь вторжение из Южной Америки было уже не остановить - временами в гонках Гран-при участвовали сразу пять аргентинцев: Фанхио, Гонзалес, Миерес, Мендитеги и Маримон.

И всегда тут же присутствовал Уильсон Фиттипальди-старший, создатель саг о героях: будучи радиокомментатором, он в своих ужасно дорогих живых репортажах доносил описания подвигов Фанхио до самых дальних уголков Южной Америки и приводил в восторг целые народы.

В 1951 году, когда Фанхио завоевал первый из своих пяти чемпионских титулов, пятилетний Эмерсон стартовал в своей первой велогонке - и выиграл ее. Три года спустя он уже участвовал в гонках на "мыльницах" *[Самодельные машинки без мотора с корпусом из фанеры или пластика. Используются для гонок по участкам с небольшим уклоном. Как правило, участники*

дети или подростки.], а когда Фанхио пересел с Maserati на Mercedes, Эмерсон сменил 50-кубовый мотор на 125-кубовый. В том же году мир впервые увидел Фанхио плачущим: на Нюрбургринге разбился насмерть его любимый ученик Онофре Маримон. С каменным лицом Фанхио позволил повесить на себя лавровый венок, и, всхлипывая, упал в объятья ненавидимого им Гонзалеса. После того как Ferrari в течение трех лет потеряли в лице Кастеллотти, де Портаго, Муссо и Коллинза четырех первоклассных пилотов, у Фанхио созрел план закончить свою карьеру. В 1958 году он проехал в Реймсе свою последнюю гонку, занял четвертое место и вернулся в Буэнос-Айрес очень богатым человеком. И вместе с Фанхио цирк Гран-при покинули и южноамериканские репортеры. С того времени в нем говорят на английском.

В 1962 году, когда закончилась эра Мосса, началась эпоха Кларка, но чемпионом стал Грэм Хилл, Эмерсон Фиттипальди участвовал в своей первой мотогонке в Сан-Паулу. Одновременно он в качестве механика обслуживал старшего брата, который уже гонялся на картах. "Все называют его "Рато" - крыса, но на португальском это звучит намного приятней", рассказывает жена Эмерсона Мария-Хелена, "потому что у него карманы вечно полны инструментов, он носится по боксам как молния и, если что-то ломается, он у машины всегда первый". В 1963 году, в 17 лет, Эмерсон сам начал ездить на картах. В 1965-м, когда в Формулу 1 ворвались Риндт и Стюарт, он стал чемпионом Сан-Паулу. В 1966, пока Brabham завоевывал в Гран-при победу за победой, он стал чемпионом Бразилии, а в 1967-м, в последний полный сезон Джима Кларка, еще и чемпионом Формулы V.

В то время как в Гран-при Дэн Гарни и Брюс МакЛарен последовали примеру Брэбэма и начали строить собственные машины, Эмерсон уже тоже изготовлял вместе с Уильсоном машины собственного имени: "мини-карты" или "Fitti-V" (изготовлено 25 штук). Инженерный талант Эмерсона дополнили способности Уильсона к ведению бизнеса. Расцвела торговля запасными частями, равно как и фабрика Фиттипальди по производству деревянных рулей, "ее я продал в 1970 году". Между делом он ездил на всем, что попадало в руки: 850 Renault-Dauphine-Gordini, Alpine GT, Alfa GTZ 1300, Karmann-Ghia с мотором Porsche, Volkswagen с двумя моторами, одним впереди, другим сзади - и, наконец, спортпрототип Fittipaldi, построенный на базе Carrera 6.

В 1968 году, когда у Риндта началась нескончаемая серия дефектов в Brabham-Repco, Эмерсон на своем спортпрототипе "лидировал в каждой гонке на длинную дистанцию, но все время

ломалась первая передача". К счастью, он продолжал ездить в Формуле V, "где призовые за победу в два раза больше, чем стоит весь мой карт". На эти деньги (и с визитной карточкой Фрэнка Уильямса) в марте 1969 года Фиттипальди полетел в Англию, где Йохен как раз сменил команду, "потому что я больше не мог себе позволить ездить за Brabham за вдвое меньшее количество денег, чем мне платит Lotus". Эмерсону, напротив, "настолько нравится гоняться, что я бы даже сам доплатил".

Ему приходилось вести строгий учет средств: денег хватило только на Merlyn Формулы Ford, "и, если я ее разобью, то придется возвращаться в Бразилию с пустыми руками". Без единой царапины Фиттипальди выиграл уже свою вторую гонку, в Снеттертоне. Совершенно случайно среди зрителей оказался знаменитый Стирлинг Мосс. "На следующий день Мосс примчался в мое бюро и возбужденно заявил: я видел следующего чемпиона - этот Фиттипальди лучший из следующего поколения", рассказал мне могущественный спортивный директор Ford Уолтер Хейс. "А Мосс знал, о чем говорил. Поэтому я решил посмотреть на этого вундеркинда. После следующей гонки я сказал Стирлингу: Ты прав, на этого Фиттипальди можно поставить деньги. Могу поспорить, он станет чемпионом раньше, чем Жаки Икс". Из своих восьми гонок в Формуле Ford Эмерсон выиграл три и каждый раз приходил в первой четверке. Это стало достаточным для того, чтобы в июне 1969 года представить его шефу гоночной школы Джиму Расселу, - который немедленно доверил ему Lotus-Holbay Формулы 3. И снова Эмерсон ударил как молния. Уже первая международная гонка в Брэндс Хэтч стала сенсацией: он лидировал впереди всех звезд, пока не поскользнулся на луже масла. Виселль и Шенкен, один слева, другой справа, в сантиметрах протиснулись мимо. Потом, на полном ходу, они посмотрели друг на друга и провели рукой по забралу "Господи Иесусе, вот это повезло".

Виселль опередил Шенкена на длину колеса, но "Autosport" задал своим читателям вопрос: "Что случится, если однажды Фиттипальди не развернет?". Очень просто: он выиграет восемь из двенадцати гонок - одну из них в Монлери под Парижем 5 октября 1969 года, в исторический день: Йохен Риндт преодолел полосу неудач и после многих лет мучений и сражений получил, наконец, победный лавровый венок.

Шесть недель спустя я сидел рядом с Йохеном в его квартире в Хитцинге *[Район Вены]*, когда он разговаривал с Лондоном. Этот разговор с попавшим в Уоткинс Глене в тяжелую аварию товарищем по команде Грэмом Хиллом через громкоговорители передавали прямо на большую "Вечеринку Lotus с обедом и

танцами" Чэпмена. Странный это был праздник: первый пилот, Йохен, отсутствовал из-за своего венского шоу гоночных машин, второй пилот, Грэм, был запакован в гипс и прикован к инвалидному креслу. Зато присутствовал чемпион Формулы 3 - Фиттипальди.

Фрэнк Уильямс уже предложил ему пилотировать в 1970 году второй De Tomaso Формулы 1 вместе с Пирсом Кариджем. Однако Эмерсон отказался: "Я делаю только один шаг сразу, а не два. И даже этот один шаг я сделаю только тогда, когда буду уверен, что справлюсь".

Этим шагом стала Формула 2. Майк Уорнер из "Lotus Components", чэпменовского филиала, нанял Фиттипальди на 20 гонок Формулы 2 в 1970 году. На вышеупомянутом "обеде с танцами" Уорнер представил своего нового гонщика самому боссу. Но Чэпмен, как всегда, спешил. "Он только сказал привет, рад тебя видеть, как дела, до свидания", вспоминал Эмерсон.

Эмерсон перезимовал в солнечной Бразилии, вернулся в марте обратно в Англию, снова въехал в свою маленькую квартирку в Норвиче и "радовался, что мог поучиться в Формуле 2 у Риндта. Я был с ним еще мало знаком, на совещаниях по Формуле 2 мы только говорили друг другу "good morning", и вначале он показался мне настоящим немцем". Но чем длиннее становились гоночные дистанции, тем более сокращалась дистанция до Йохена, ведь Эмерсон привык по Формуле 3, "что все заканчивается через 20 минут". В Формуле 2 схватки казались ему бесконечными - особенно на Нюрбургринге, "самой сложной гонке в моей жизни: первый круг - я только в 1,2 секундах позади Йохена. Второй круг - Йохен исчез за горизонтом, Белл и Штоммеллен меня обогнали. И только тут я понял, насколько мне не хватает опыта".

У Йохена было достаточно опыта и мастерства, и теперь он объявил Чэпмену, "что в 1970 году я хочу стать чемпионом и на этом закончить карьеру". Второй номер, очкарик Джон Майлс, все явственнее демонстрировал свои комплексы и медлительность. Он не соответствовал представлениям Чэпмена об идеальном гонщике - очень быстром, выносливом и с неугасимой жаждой борьбы. Но может, таким был Фиттипальди? Эмерсон случайно оказался на фабрике Lotus в Хезеле, когда Чэпмен выезжал из гаража на своем Elan 2+2. "Он крикнул: "Привет Эмерсон, я хочу, чтобы ты провел пару тестов в Формуле 1", а у меня от страха челюсть отвисла. Но я постарался выглядеть спокойным: "Никаких проблем, просто позвоните мне".

Чэпмен действительно позвонил, и Эмерсон провел тестовый день, который он никогда не забудет. На частном самолете

Чэпмен привез его в Сильверстоун. Риндт там тестировал Lotus 72 для Зандвоорта, а в боксах ждала машина, на которой он одержал победу в Монако - Lotus 49. Йохен проехал пару прогревочных кругов и кивнул Колину: "Машина в порядке, Эмерсон может садиться". Поскольку бразилец намного ниже Йохена, пришлось поменять сиденье и педали, и лишь после этого сбылась детская мечта Эмерсона - он сидел в машине Гран-при.

Фиттипальди был удивлен - и обеспокоен: "Чэпмен всегда работает на самом краю и того же ожидает от своих подчиненых. Если я буду ехать медленно, то разочарую его - если же я буду ехать слишком быстро, то, возможно, разобью машину. Быстро и надежно - это сложно. А трасса опасная и скользкая".

Когда Эмерсон тронулся из боксов, он чувствовал себя "как король. Первые круги прошли как во сне". Через десять кругов он остановился в боксах: "У машины избыточная поворачиваемость". Йохен ухмыльнулся: "Я знаю, что ты можешь сделать: дай больше газу!". Фиттипальди последовал совету своего кумира, "и Йохен пришел в такой восторг, что лично показал мне таблицу с временем". Мария-Хелена сфотографировала Риндта с черным табло: 1:22,8 - в Гран-при 1969 года этого хватило бы для места в четвертом стартовом ряду, между Зиффертом и Кариджем.

Таким было положение дел, когда Чэпмен приехал в Зандвоорт. Планы Риндта об отставке были секретом, который Йохен, Нина, Колин и я хранили в себе. Лишь только очень дружески, по отношению к Lotus, настроенной рыжей журналистке Присцилле Фиппс (сейчас она под псевдонимом Элизабет Хэйвард пишет книгу о Фиттипальди) Чэпмен позволил себе намекнуть: "У меня в руках уже следующий чемпион мира, но его я назову только тогда, когда придет время". После этого Гран-при Голландии Риндт оплакивал под лавровым венком своего погибшего друга Пирса Кариджа, какое-то время он даже подумывал о немедленном уходе и Нина тоже была шокирована. "Ради бога, как вы можете ехать дальше, когда видите огонь, и не знаете, спасся ли ваш товарищ или беспомощно зажат под обломками?", спросила она одного из гонщиков. Профессионал ответил жестко: "Я знал. Запах был такой же, как в Руане в 1968 году, когда горела Honda Йо Шлессера". Нина побледнела. Йохен услышал последний обрывок диалога, возмутился, и чуть было не кинулся на того, другого, гонщика с кулаками.

В этом безжалостном бизнесе часто требуются гонщики на замену. Фрэнк Уильямс предложил Фиттипальди освободившееся место. Эмерсон полетел в Женеву, нашел Йохена и попросил у него совета. Это был серьезный разговор.

"Трудное решение для тебя", - сказал Риндт 24-летнему

гонщику, "на данный момент тебе было бы лучше всего у Уильямса. Но для твоего будущего будет лучше, если ты пойдешь в Lotus".

Чэпмен хотел приковать к себе Фиттипальди трехлетним договором. Но Эмерсон соглашался подписать только до конца 1971 года, "потому что невозможно предугадать, что будет с Lotus". А мне он признался: "Мне очень плохо платят". Чэпмен впервые дал ему стартовать в английском Гран-при. Незаметно и скромно Эмерсон и Мария-Хелена въехали в боксы Брэндс Хэтч. "Почему старик не оставит Эмерсона до будущего года?" - спросил меня главный механик Эдди Деннис. Когда после тренировки Чэпмен и Риндт спешили к частному самолету, Эмерсон спросил босса: "Когда завтра мне нужно быть на месте? И когда приедете вы?". "Зависит от воздушной обстановки", - на ходу бросил ему Чэпмен.

В телевизионной кабине рядом со мной комментировал восторженный отец Фиттипальди: стартовав с 21-го места, Эмерсон занял восьмое - в двух кругах позади Риндта, который выиграл, потому что у Брэбэма закончился бензин.

В Хоккенхайме Фиттипальди был уже 14-м на тренировке и четвертым в Гран-при. Но его первые три очка остались почти незамеченными в общем восторге: "It's Jochen!" орал выпрыгнувший на трассу Чэпмен. Йохен вылез из машины свежим, деловито, а Эмерсон довольно сильно шатаясь: "Lotus 49 требует так много физических усилий, теперь я постепенно начинаю понимать, что Йохен пережил в Монако". Вечером, на вечеринке, механик Lotus Дэйв Симмс шепнул мне, что "старик" сегодня сказал: "Для меня Фиттипальди - это новый Стюарт". Джеки согласился с этим в Цельтвеге, где из-за остановок в боксах Эмерсон откатился на 15-е место - "Он быстр". Потом была Монца.

В четверг вечером я повстречал в углу паддока одинокого Эмерсона. Монцевские толпы ему не досаждали, пока еще они его не знали. "Я здесь еще никогда не был", сказал Эмерсон, "потому что в Формуле 3 я избегал гонок со слип-стримом: это слишком опасно". На следующий день бразилец попал в аварию: "Я ехал за Джунти, когда в зеркалах заднего вида внезапно возник Сертиз. Я сместился в сторону, хотел его пропустить и промахнулся мимо точки торможения в Параболике. Задняя часть машины Джунти вдруг выросла передо мной". Он затормозил - слишком поздно. Заднее колесо Ferrari стало трамплином, катапультировавшим Lotus в деревья. "Моя ошибка", - сожалел Эмерсон, вернувшись в боксы. А Чэпмен ругался.

В субботу, в 12 часов, Эмерсон подписал договор на

следующий год в частной команде Йохена в Формуле 2. Четыре часа спустя его друг и пример для подражания разбился: снова в Параболике. В наступившем полном хаосе я вдруг столкнулся с Эмерсоном. Он испуганно спросил, что случилось… и отвернулся с глазами полными слез. "Я еще раз повидал Йохена в больнице, а потом немедленно поехал в аэропорт, но до понедельника все рейсы были раскуплены". Два дня Эмерсон провел с Марией-Хеленой в миланском отеле и сражался с отчаяньем: "В автоспорте бывают чудесные, но бывают и ужасные дни. Приходится мириться с возможностью катастрофы", - сказал мне Эмерсон позже. "Гонщики должны быть сумасшедшими, возможно, мы такие и есть. Если начать размышлять… но размышлять нельзя".

После трагедии в Монце Чэпмен заменил сомнительные полые тормозные валы на сплошные и увеличил их диаметр сначала на 0,06, потом на 0,08 дюйма. Майлсу, Фиттипальди и Виселлю приказали явиться на тесты в Шеттертон, но Майлс отказался. Таким образом, Эмерсон отправился в Уоткинс Глен новым лидером команды Lotus. Тяжелый грипп уложил его на два дня в постель. Дрожа и кашляя, он начал тренировку и достаточно сенсационно показал третье время после Икса и Стюарта. В воскресенье днем, за час до гонки, мы пошли из боксов механиков к радиобашне. Пока я готовил телефонный разговор, Эмерсон принес кофе: "Did You say - with creme?". В интервью он сказал: "Я никогда не смогу заменить Йохена. Но сделаю все, чтобы помочь ему остаться чемпионом".

Жаки Икс оставался единственным, еще имеющим шанс обойти Риндта по очкам. Поэтому приказ Чэпмена Фиттипальди был ясным: "Что бы ни произошло, ты должен в любом случае оставаться перед Иксом". Вначале Эмерсон был седьмым (позади Стюарта, Родригеза, Икса, Регаццони, Эймона и Оливера) и находил, что Lotus 72, в отличие от модели 49, "mentally difficult" - управлять умственно опустошающе. У Оливера сгорел мотор, Регаццони и Эймону пришлось сменить шины… а Икс устремился в погоню за Стюартом, пока ему самому не пришлось заехать в боксы. Но через 2 минуты он поехал дальше. 55 круг: теперь Стюарт лидировал в 50-ти секундах перед Родригезом и 60-ти перед Фиттипальди, у которого вскоре на хвосте повис Икс, однако с отставанием на круг, чего Чэпмен не заметил - он, который никогда еще не ошибался в своих таблицах кругов.

"Дайте Эмерсону плюсовые сигналы до Икса", - возбужденно приказал он и начал замерять секунды. От моих возражений он отмахнулся: "Забудь, они на одном круге". Сигналы подстегивали Эмерсона дальше: вынужденный ехать быстро, он беспрерывно

показывал 1:04, как на тренировке. Лидирующий Стюарт уже давно тянул за собой шлейф голубого дыма. На 83-м круге Джеки сошел, имея преимущество в 55 секунд. Теперь лидировал Родригез в 12 секундах перед Фиттипальди, но только до 99-го круга. Педро заехал в боксы на дозаправку. Эмерсон с огромным удивлением заметил сигнал "P1" и начал "гадать, что еще может произойти за оставшиеся девять кругов: сломается что-то? Хватит ли бензина?".

Хватило. Наконец-то появился клетчатый флаг. Чэпмен прыгал на финишной линии и бросил навстречу Эмерсону свою фуражку. Фиттипальди подумал, что это сон: "Я уже столько раз видел эту фотографию: Кларку, Хиллу, Риндту… а теперь он бросил фуражку мне". "Emerson who?", - спросил комментатор. "Эмерсон - и как дальше?"

Всего лишь спустя 19 месяцев, после того как он вышел в Лондоне из самолета, Фиттипальди выиграл свой первый Гран-при. Раньше, чем кто-либо другой: всего лишь с четвертой попытки. "Сегодня я ехал не для себя, а только для Йохена", - сказал мне Эмерсон.

Со слезами на глазах Чэпмен обнял своего нового победителя, который при виде микрофонов и камер "внезапно забыл весь свой английский". Зато Колин не забыл. "Вы не боялись, что у вас закончится бензин?", - спросил маршал. "Мистер Лотус" усмехнулся: "Да, мы были на грани, но мы никогда не берем с собой слишком много". Но победная вечеринка в Глен Мотор Инн прошла спокойно. "Для Монцы нет утешения", - сказал мне Чэпмен, - "ничто не может заменить потерю Йохена".

Поздно вечером Эмерсон набрал номер 269-2885 в Сан-Паулу. "Что это с вами обоими сегодня?", - спросил Фиттипальди-старший, "Ты выиграл Гран-при США, а Уильсон гонку Формулы 3 за Coupe de Salons в Монлери". Он с трудом скрывал свою гордость. По словам Эмерсона, обычно он всегда после гонки перезванивается со своим братом, "но в этот раз Уильсон забыл дать мне свой парижский номер".

Но не стоит забывать, какие проблемы свалились на Фиттипальди, Чэпмена и Lotus в 1971 году. Несмотря на Уоткинс Глен, после Монцы Колин частично утратил интерес к автоспорту, кроме того, он был занят финансовыми проблемами своего завода, и какое-то время вынужден был ежедневно ездить в Лондон.

"1971 год", - вспоминал Эмерсон, - "стал для меня большим разочарованием, особенно начало сезона". В то время как соперники проехали тысячи миль тестов, Lotus не тестировал

вообще. "Единственными нашими тестовыми заездами были официальные тренировки", - жаловался Эмерсон. "Абсолютным профессионалам не нужны тесты, они и так все знают и умеют. А мне не хватает так много опыта, мне надо еще столь многому научиться. Но я не мог".

Механики Lotus уходили один за другим, пока из всей чемпионской команды не остался один главный механик Эдди. Внезапно у Lotus 72 появились капитальные проблемы. "У новых шин намного большее сцепление с дорогой, они клеятся к бетону. Подвеска начинает блуждать", - объяснил Фиттипальди. Он все еще считал Lotus 72 "самой остроумной машиной. Но не забывай: у других появились новые модели, а у Колина больше нет Йохена. Машина была бы просто фантастической, если бы у нее была обычная подвеска от Lotus 49". И действительно, в 1971 году Чэпмен подумывал о том, чтобы вернуться от торсионов к пружинам. У Фиттипальди довольно часто ломалась подвеска "но, слава богу, ничего не случалось с тормозными валами". Каждый раз, когда на тренировке или в гонке Эмерсон парковал свой Lotus не в переполненных боксах, а незаметно на въезде на питлейн и механики бежали, чтобы откатить его в сторону, становилось ясно, что снова были "некоторые проблемы".

По официальной версии Чэпмен сказал, что "нужно еще преодолеть шок от Монцы и дать двум молодым пилотам год времени", неофициально же он однажды пожаловался: "Если бы только у меня был англоговорящий гонщик". В то время как, по его собственным словам, швед Рейне Виселль "никогда не решаюсь дойти до границы, мне нужны пара десятых секунды запаса, на случай, если что-то сломается", то Фиттипальди сражался с несломленным упорством.

В Кьялами у него взорвался мотор, когда он шел на шестом месте. В Барселоне два раза ломалась подвеска: на тренировке и в гонке ("мне повезло, что ничего не случилось"), в Монако ее усилили. И тут же Фиттипальди занял пятое место, едучи после 20-го круга без сцепления. Зандвоорт ему пришлось пропустить, потому что лежал в больнице со сломанными грудиной и тремя ребрами - жертва тяжелой дорожной аварии, вызванной каким-то идиотом за рулем. Перевязанный, с сильной болью, которую Эмерсон скрывал под улыбкой, он вернулся в "цирк" в Ле Кастелле, сражался колесо к колесу с Зиффертом и Эймоном и занял третье место, равно как и в Сильверстоуне, хотя на тренировке сломалась подвеска, хотя механики по ошибке перепутали четвертую и пятую передачи, хотя блокировались тормоза и хотя на финише сломалась пятая (прямая) передача. На Нюрбургринге сломался стабилизатор, кроме того, вытекло

масло.

В Цельтвеге Эмерсон сказал мне вечером перед Гран-при: "Впервые после Уоткинс Глена Lotus 72 хорошо держит дорогу". И действительно, он стал вторым, только Зифферт опередил его на 4,1 секунды. В Монцу Чэпмен не захотел посылать Lotus 72, опасаясь конфискации. Эмерсон попросил его разрешить хотя бы участвовать на газотурбинном Lotus 56. На тренировке сломались три тормозных диска, потом Эмерсона настигла его ежегодная монцевская авария: "Я медленно выехал из Параболики, ехал вдоль стены боксов, поджидая аэродинамическую тень" - и в этот момент сломалась передняя подвеска, к счастью, на скорости всего лишь 50 км/ч.

Чэпмен дал Эмерсону с собой в Монцу набросок договора, но он колебался с подписью. Каждый день повторялся его утренний диалог с гоночным директором Lotus Питером Уорром. "Good morning", - говорил Эмерсон. "Ты уже подписал?" - отвечал Уорр. Эмерсон по секрету рассказал мне: "Колин хотел бы эксклюзивно привязать меня к себе на два года и запретить участвовать в гонках спортпрототипов. При этом у меня есть предложения от Ferrari и Alfa. И еще одно от BRM". Я заметил, что BRM предложили Иксу 80000 фунтов, Петерсону 60000, и с Регаццони оно тоже говорили, однако Икс и Регаццони уже продлили свои договоры с Ferrari. После этого Эмерсон снова подписал с Lotus и отказался от многих, очень многих лир от Ferrari. "Так не пойдет, чтобы наш номер 1 в одни выходные стартовал за нас, а в следующие за соперников. Это вечная проблема с молодыми пилотами - они хотят все сразу", - сказал мне Уорр. Возможно, это верно для кого-то другого, но не для Эмерсона - он знает меру.

В Моспорте он занял седьмое место, но в Уоткинс Глене ему пришлось испить всю чашу до дна: вначале сломалась возвратная пружина педали газа, потом взорвалась задняя правая шина. "Я увидел в зеркалах, как полетели обрывки резины", - вспоминал Эмерсон, когда мы вместе летели из Эльмиры в Нью-Йорк. Деловито, без драматизма, он подвел итог своему первому полному сезону в Гран-при, который он закончил шестым с 16-ю очками: для Lotus он оказался первым без единой победы в Формуле 1.

Но оставалась еще "World Champion Victory Race" в Брэндс Хэтч. На последней тренировке у Эмерсона сломалась передняя подвеска. "Тебе надо было бы ездить за BRM", - усмехнулся Йо Зифферт, - "у нас ничего не ломается". На следующий день Зеппи погиб, потому что, по словам гоночного директора Тима Парнелла, "явно что-то было не так с машиной". В беспомощном отчаянии, с мокрыми глазами Эмерсон вынужден был наблюдать

за тем, как пожарники не могли подойти к горящему BRM. Сам пораженый до глубины души, он еще утешил молодого швейцарского журналиста Рожера Бенуа и умчался с Диттером Штаппертом в аэропорт, чтобы как можно быстрее улететь домой.

Работник на регистрации важно сказал: "Ага, Фиттипальди, тот самый гонщик. Вы выиграли или Зифферт?". "Зифферт мертв", - тихо ответил Эмерсон. "Что ж", - пожимая плечами, сказал человек в окошке, - "такова жизнь". - That's the way it goes. Он не мог сделать Эмерсону больнее.

Пролог 1972: Охота на Стюарта

После сезона 1971 года Колин Чэпмен потерял своего бледного конструктора Мориса Филлиппа: теперь он в Америке строит машину USAC для Марио Андретти. "We love this guy", вскоре с энтузиазмом сообщил мне Марио. "Большинство конструкторов говорят, что надо бы сделать то или это, если бы у нас было время. А Морису хватает времени на каждую мелочь". Йохен Риндт сказал мне в 1970 году: "Все, что происходит с Lotus 72 - это либо заслуга Чэпмена, либо вина Чэпмена". Но Колин приписал отцовство Морису. Только в конце 1972 года в слоганы Lotus внесли поправку: "Самое обидное в истории гонок, это то, что Lotus 72 навсегда останется связанным не с именем Чэпмена, а с Филлиппом".

Чэпмен уже давно имел большие замыслы. Он планировал расширить производство легковых машин, выкинуть на рынок массивную, крепкую четырехместную модель и разделить две области: с одной стороны - супербыстрые, грациозные гоночные машины, а с другой - компактные серийные легковушки без гоночного имиджа. Для этой цели он посчитал полезным сменить имя, "хотя Lotus я никогда не выпущу из рук". Типичным для Чэпмена является то, что он получает деньги за то, к чему стремится и сам. Табачный концерн John Player, который спонсирует Lotus с 1968 года, заключил с Чэпменом новый договор на три года, купил имя машин Формулы 1, переименовал их в "John Player Specials" и покрасил в черный цвет с золотой надписью.

"Неудобный цвет, чтобы поддерживать машины чистыми", - бурчит главный механик Эдди. Знаменитый фотограф Райнер Шлегельмильх находит, что John Player Specials "невозможно осветить так, чтобы сверкал золотой цвет, они постоянно кажутся матово-черными". Эмерсон Фиттипальди черный цвет не любит, - "я думаю о Пикассо". Лично мне, переплетенные как скрипичный ключ инициалы JPS на черном фоне напоминают концертный рояль.

Вторым спонсором Lotus стала, при посредничестве Ford, самая большая нефтяная компания Америки Texaco, единственная представленная во всех 51-м штатах США. Теперь Чэпмен и его команда работают одетыми полностью в черное, а на их черных ковбойских шляпах появились полоски тигровой шерсти.

Сколько John Players amp; Sons платит Чэпмену, остается секретом. "Но это значительно больше, чем 100 000 фунтов в год",

- сообщил один хорошо информированный источник. Это 10 миллионов шиллингов. Но голубая дымка John Players не единственная, опустившаяся на трассы Гран-при в 1972 году. Подталкиваемая в свое время еще Зиффертом, к "цирку" Формулы 1 с широко распростертыми обьятиями приблизилась Marlboro. После сокращения рекламы сигарет на радио, телевидении и в газетах гоночные машины мощностью в 460 л.с. превратились в идеальный рекламный щит. Ежегодный рекламный бюджет Marlboro составляет 10 миллионов долларов, из них 3 миллиона инвестируются в автоспорт, только в BRM полмиллиона, то есть около 12 миллионов шиллингов.

В 1972 году Marlboro сильно оживила сцену Гран-при в небрежно-аристократическом стиле. Широкие вечеринки и развлекательные мероприятия так же хорошо работают на имидж, как и выступления красивых "легионерш", например, Мисс Швеция или Мисс Финляндия или американская актриса по имени Нэнси, которая честно признавалась, что никогда не носит больше двух предметов одежды одновременно (к сожалению многих, в середине сезона ее уволили). Бывший спонсор BRM косметический концерн Yardley перешел к снова окрепшей команде McLaren. В Ferrari хорошие рекламные договоры, вероятно, есть у Жаки Икса (с Kent), Клея Регаццони (с Astor) и Марио Андретти (с Viceroy), но на самом деле ни один из них не курит. Ferrari же, как известно, поддерживает Fiat. "Но нам требуется на Формулу 1 и прототипы в сумме меньше денег, чем Alfa Romeo на программу спортивных машин. Например, в наших машинах Формулы 1 нет ни грамма дорогого титана", - рассказал мне гоночный директор доктор Петер Шетти.

Ford, Goodyear и Elf по-прежнему финансируют команду Tyrrell с чемпионом мира Джеки Стюартом и Франсуа Севером. Когда Джеки однажды жил на "Вилла д'Эсте" у озера Комо, фирма по производству игрушек Politoys пригласила всю семью Стюарт, забрала их на вертолете и одарила обоих сыновей, Пола и Марка, как на Рождество. Эту фирму Politoys заполучил в качестве спонсора Фрэнк Уильямс. Концерн по производству напитков Martini amp; Rossi поддерживает проект Формулы 1 Tecno братьев Педерзани. Лондонский миллионер Берни Экклстоун выкупил у Рона Торанака фирму Brabham, "потому что для меня является захватывающим вызовом снова владеть командой Формулы 1". Американская бензиновая фирма STP платит March примерно 80 000 фунтов - примерно пять миллионов шиллингов.

Когда я недавно болтал где-то в боксах с Жаки Иксом, он вдруг вспомнил "очень хорошую фразу, которую я нашел в одной книге: The difference between men and boys is the price of their

toys". Разница между мальчиками и мужчинами в цене их игрушек, по мнению Жаки. "Тогда у тебя две игрушки", - сказал я, ведь у Икса на каждом Гран-при есть запасная машина. Он широко улыбнулся: "Да, и это очень дорогие игрушки". В этом он прав: по расчетам Колина Чэпмена вывести машину Гран-при на старт обходится в среднем полмиллиона шиллингов за гонку. В эту сумму включены конструирование, тесты, зарплата гонщиков и т.д. Команда из двух человек обходится от 180 до 200 тысяч фунтов в сезон: около 12 миллионов шиллингов. Там, где не хватает спонсорских денег, платит гонщик: косвенно, если приведет в команду спонсора, или напрямую.

"Something must be wrong somewhere", - грустно сказал однажды Рейне Виселль на своем вежливом английском: в современной системе что-то не в порядке. "Пять или шесть лучших гонщиков зарабатывают деньги, остальные должны платить за то, чтобы ездить", - таково мнение Рольфа Штоммелена. Оно слегка пессимистично. Давайте посмотрим на состав гонщиков Формулы 1 1972 года: из кого состоят команды?

Само собой, Джеки Стюарт ("я заключаю договор с Кеном рукопожатием, нет ничего письменного") и Франсуа Север получают в Tyrrell зарплату и проценты от стартовых и призовых денег. То же самое относится к пилотам McLaren Денни Халму и Питеру Ревсону, трио Ferrari Иксу-Регаццони-Андретти и одинокому пилоту Matra Крису Эймону, который считается самым высокооплачиваемым гонщиком Формулы 1 после Стюарта (если учесть, что Икс получает в Ferrari общую зарплату за Формулу 1 и гонки прототипов). Безусловно, так же и у Эмерсона Фиттипальди, зато его новый партнер в Lotus Дэйв Уокер хотя сам ничего не платит, но богатств тоже наверняка не зарабатывает. Здоровенный Уокер, который оставил в Австралии жену и двоих детей, по словам гоночного директора Питера Уорра, "так хорошо послужил нам в течении двух лет в Формуле 3, что было бы очень нечестно теперь его вышвырнуть". Тем более, что, как считают Чэпмен и Уорр, Виселль "всегда ездит как в прошлом году. Если бы он был потенциальным чемпионом мира, то уже бы это доказал". Когда Уокер подписал договор, то сильно обрадовался и сильно напился. В "Пит стопе", темном, увешанном гоночными аксессуарами баре в Сохо *[Район Лондона, известный своими злачными местами]*, он угощал всех. Пилоту Формулы 3 Джеймсу Ханту и Ники Лауде, который обычно берет только яблочный сок, пришлось пить как всем. "Мне очень жаль Виселля, но жалость мне не поможет. Я тоже хочу в Формулу 1", - снова и снова повторял Дэйв.

Труднее пришлось Ники Лауде чтобы забраться с мата

Формулы 2 на трапецию Формулы 1. Но 23-летний уроженец Вены уже доказал своими рискованными денежными операциями (он всегда на одну машину опережал свой банковский счет), что он заложил бы душу дьяволу, лишь бы попасть в Формулу 1.

В октябре 1971 года директор March Макс Мосли, англичанин немецкого происхождения с глазами банкира, прилетел в Вену, встретился с Ники в "Променаденкафе" на Рингштрассе и выложил образец договора: Лауда сможет проехать полный сезон в Формуле 1 в 1972 году, если заплатит 50 000 фунтов - больше трех миллионов шиллингов.

"Макс, дальше разговаривать бессмысленно", - остановил посетителя Ники, - "у меня нет денег".

"Давай еще раз все обсудим", - предложил Макс, внес там и тут исправления и подтвердил их буквами "ММ". Однако отговорить его от 50 000 фунтов не удалось. "Извини Ники, но наш гоночный директор Алан Рис на это не пойдет". На этом встреча закончилась, Макс должен был вернуться в Англию, а Ники лететь на гонку Формулы 2 в Альби. До Парижа они летели вместе и снова переговоры зашли в тупик.

В Орли Ники хотел уже распрощаться, но Макс сказал: "Погоди, Ники, давай еще выпьем кофе". И: "Сколько ты можешь заплатить?" 35 000 фунтов ответил венец. Теперь Мосли согласился, и Лауда подписал… потому что давно уже объявили посадку на рейс в Альби. По возвращению домой Лауду ожидал неприятный сюрприз: Манфред Маутнер Маркхоф из "Первой австрийской сберкассы", не называя причин, отказался от спонсорского договора. До 31 октября Ники должен был заплатить March 35 000 фунтов, или он вылетел бы из автоспорта.

Я хорошо помню эти дни, полные забот для Лауды, с бесконечным поиском и обиванием порогов пока в образе ангела-спасителя внезапно не явился доктор Ортль из "Райффайзенбанка". Лауда должен был выплачивать кредит ежегодными взносами, "но моя цена может подняться или упасть, я сам себе акция". Вскоре и фирма Levis тоже выплатила Ники кое-что, в этом нет ничего плохого, даже Джеки Стюарт рекламирует джинсы: в его случае Wrangler.

March гарантировал Лауде полный сезон в Формуле 1 и 45 процентов стартовых и призовых денег (партнер по команде Ронни Петерсон получает кроме своей высокой зарплаты, только 40 процентов). "Как только на старте провернулись колеса, я знаю, что заработал еще 30 000 шиллингов, которые я могу выплатить банку", - хитро улыбается Лауда. Однако полностью стартовые деньги получает только тот, кто квалифицируется в числе двадцатки быстрейших.

Третий пилот March Майк Беттлер тоже заплатил за год 35 000 фунтов и, кроме того, купил три мотора Ford. Деньги он получил от биржевых маклеров Кларка, Мордаунта, Гутри и Дурлахера, которых обьединяют с Беттлером личные, социальные и деловые связи.

Сколько платят пилоты постоянно безденежному, но полному негасимой жажды гонок Фрэнку Уильямсу? Анри Пескароло принес "очень много денег от бензиновой фирмы Motul", молодой бразилец Карлос Паче "очень мало денег от "Португальского банка Сан-Паулу". По словам Фрэнка, это меньше половины той суммы, за которую Карлос в 1971 году купил себе место в команде Формулы 2: "Можете верить или нет, но этого не хватает даже на то, чтобы оплатить ужины". Но в то время как другие команды хотели от Паче много денег, Фрэнк решил: "У меня ты можешь ездить почти бесплатно", потому что "я уверен, что он будущий чемпион мира". Карлос Паче - школьный друг Уильсона Фиттипальди, а в бразильской гоночной серии 1970 года он был быстрее Эмерсона. Третьего южноамериканца в Формуле 1 зовут Карлос Ройтеманн, в Brabham его спонсирует аргентинская бензиновая фирма YPF. Кроме того, на заднем антикрыле Ройтеманн рекламирует аргентинское мясо и чемпионат мира по футболу 1978 года. "Конечно, я мог бы ему это запретить", - говорил Экклстоун, "но если он на этом что-то имеет…?" В списке ожидания стоял Уильсон Фиттипальди. Эмерсон посоветовал своему брату перейти в Формулу 1, "потому что она безопасней, чем Формулы 2 и 3". Грэм Хилл, самый старший пилот, повис в воздухе, о чем жалел не только Клей Регаццони: "Гонки Гран-при без Грэма невозможно себе представить. Не то, что нам будет его очень не хватать на трассе, но тем сильнее вне ее". Когда в декабре я говорил по телефону с Хиллом, он сказал: "Еще ничего не решено. Но сегодня Шенкен уволился из Brabham и подписал договор с Surtees". Несколько дней спустя позвонил Берни: "Грэм получил у меня новый договор". Старейшина стартовал за долю стартовых и призовых денег и, в отличие от прошлого года, ему не был гарантирован минимальный доход. Хитрый Берни так объяснил мне разницу: "В прошлом году я вел переговоры за Хилла, а теперь против него".

Коллегой по команде для Тима Шенкена в команде Surtees стал бывший чемпион по мотогонкам Майк Хэйлвуд, которому удалась вторая карьера в Формуле 1. Несмотря на все свои способности, Майк должен был сам оплачивать свои счета в гостинице и получал только проценты от тех денег, которые выигрывал. Очкастому миланцу Андреа де Адамичу место в команде Surtees-Walker купила фирма, производящая керамику

Pagnossin.

Самый неожиданный переход этой зимы привел Жана-Пьера Бельтуа из Matra в BRM. Шесть лет он был буквально женат на Matra, но не навсегда, как уже в Монце Жан-Пьер сообщил Тиму Парнеллу. В начале ноября Парнелл позвонил в Париж и новое "Entente cordial" - было заключено. "Мой зять быстрее, чем все думают", - честно сказал Север. Бельтуа был рад, - "наконец-то у меня появилась машина, на которой я могу стать чемпионом".

Вокруг своего нового лидера команды "Мистер BRM" Луис Стэнли выстроил гигантскую армаду. "Я только потому не выставляю по десять машин на европейских гонках и двенадцать за океаном, что у нас не хватает моторов и механиков". Роб Уокер предупредил: "Чем больше машин выставляет команда, тем меньше их шансы на победу". А Стюарт вздохнул с облегчением: "При такой политике BRM не будет соперником в чемпионате". Даже по мнению торговца книгами из Виллаха, Курта Пфанцельта, компьютерного мозга статистики Формулы 1, "Стэнли похож на директора "Детской деревни СОС" у него для всех найдется место". Незадолго до Рождества Стэнли и Marlboro представляли в Ле Кастелле свою команду: Бельтуа, доктор Хельмут Марко (которого вызвали по телефону, "я даже не знаю, в чем дело"), Питер Гетин, Хоуден Генли и Алекс Соле-Руа.

По мнению Гетина, в какой-то момент эта половина футбольной сборной должна была сократится до команды из двух или трех человек. Также обсуждалась возможность создания команд А и Б. Для победителя Ле-Мана Марко "все стало ясно, когда я в декабре подписал договор". Первые тревожные признаки появились в Швеции: на стокгольмскую выставку гоночных автомобилей BRM отправила машину Гетина, на которую шведы наклеили надпись "Виселль". Немедленно из Берна пришел телекс: "Надпись надо немедленно убрать, Виселль не является членом команды".

Каждый год самым приятным событием межсезонья для меня является встреча с Джеки Стюартом. В 1971/72 осень и зима выдались для Джеки хлопотными, как никогда. За шесть недель ему только две ночи удалось поспать в собственной постели. Меня поражает, насколько спокойным и оригинальным может быть чемпион в такие бурные периоды презентаций, чествований и выступлений на публике - хотя "мне требуется, по меньшей мере, восемь часов сна, чтобы отдохнуть". Он провел пробные сьемки для фильма, рекламировал, работал, собирал деньги и путешествовал: главным образом для Ford и Goodyear.

В Канаде Стюарт купил лохматую шубу до щиколоток, хотя его спутник Стюарт Тернер из Ford и предупредил: "Если ты

рискнешь надеть это на публике, я рядом с тобой не покажусь и перейду на другую сторону улицы". Когда оба прибыли в Скандинавию их ожидал 35-градусный мороз. Джеки в его лохматой шубе "было очень тепло, а бедный Стюарт в своем тонком плаще аж посинел". На одной из вечеринок Стюарт встретил босса Fiat Аньелли, "который меня спросил, когда я перейду в Ferrari". Чемпиону мира было ясно, что в 1972 году Lotus подтянется, "ведь Колин Чэпмен никогда не спит, тем более после поражений". Подобно тому, как Джеймс Бонд и Голдфингер, прощупывая друг друга, играли партию в гольф, Чэпмен и Стюарт отправились на охоту. "Представь себе - я четыре раза в него промахнулся", - рассказал мне Джеки на следующий день.

Когда мы обедали вместе на "Шоу Йохена Риндта" в Эссене, Стюарт подвел итоги: "В 1971 году я работал тяжелее и заработал больше чем когда-либо раньше - так что мне грех жаловаться. В мой первый год, в 1964-м, я стартовал 53 раза на 26 разных машинах. Насколько богаче я бы стал в 1971-м, если бы стартовал не в 21-й гонке, а также в 53-х!" Подошел официант и Джеки заказал яблочный сок, "потому что кока-колу мне придется пить только в будущем году". Он имел в виду спонсорский договор с McLaren в серии Кан-Ам.

Переход Джеки из Lola в McLaren стал "делом на десять дней: между первым звонком и подписанием договора. Хотя я по характеру верен и не меняю так просто команду", - сказал мне Стюарт, - "но, как гонщик, я обязан побеждать. Это моя профессия. Мое дело не организовывать команду, а ездить. И ездить я хочу не ради того, чтобы победить McLaren, а чтобы выигрывать". Очередной пример его острой как нож логики. "У меня нет иллюзий: если бы я отказался, McLaren наняли бы или Севера или Петерсона".

Но Франсуа уже вел переговоры с командой Кан-Ам американского миллионера Юнга, который "хотел бы для своего сына приятного напарника". А Ронни подписал договор на гонки спортивных машин с Ferrari. Зимы оставалось все меньше. Джеки на три недели сбежал от всех дел в свое шале в Гштаад, но на лыжах не ходил, "потому что мои спонсоры боятся, что я себе все кости переломаю". Зато на его сына Пола кто-то наехал на трассе: перелом ноги. Так что Джеки считал правильным строжайший запрет на лыжи в команде Tyrrell, особенно "потому, что Франсуа всегда спускается так дико. Если он себе что-то сломает, то на месяцы выйдет из строя. А команде потребуется замена, тот будет ездить все лучше - и прощай большие планы. Действительно грандиозную карьеру трудно выстроить, она требует полной

самоотдачи".

Каждый раз, когда звезды Tyrrell начинали жаловаться на свой лыжный запрет, Жаки Икс только улыбался: "В моем договоре даже стоит, что я должен ходить на лыжах". Выносливость в преисподней Гран-при важнее, чем многие думают. У каждого есть свое слабое место: Регаццони часто подводят запястья, иногда он вылазит из машины с посиневшими руками. Иногда в быстрых, вытянутых поворотах у Стюарта болят плечи, "как будто сейчас руки отвалятся". Зато Север на каждом Гран-при чувствует боли в шее. Кроме того, у него сводит пальцы, "потому что я должен крепко держать руль, и, в отличие от Стюарта, не умею рулить двумя пальцами". Чтобы избавиться от этой напасти, Франсуа три раза в неделю тренируется в парижской школе бокса.

Север, Петерсон, Фиттипальди… это та тройка, которую Стюарт объявил своими главными соперниками за титул в 1972 году: "Три очень, очень сильных гонщика с будущим. Им суждено стать "big stars" и уже в 1972 году мне, возможно, будет очень трудно их победить". Стюарт как межевой камень для всех: в некоторых гонках далеко, как Венера, но не недосягаем. Если Джеки на тренировке проедет, скажем, 1:20, то его преследователи с полным напряжением сил 1:20,5 "но даже на одну десятую быстрее невозможно". Потом Джеки улучшится до 1:19 и тут же другим удастся 1:19,5.

Все они гонятся за Стюартом. И в этом спорте принято смотреть не назад, а только вперед, видеть исключительно Стюарта, а не тех, кто раньше стоял на их стартовых местах: Брюса, Пирса, Йохена, Педро, Зеппи…

МакЛарен - он был "тем, кто всегда доезжает до финиша" и, по словам Стюарта, "последним из нас, кто мог попасть в аварию".

Каридж - выпускник Итона, в его честь Стюарт встал на его первой чемпионской вечеринке в Монце в 1969 году и поздравил с временным лидерством в гонке. На 1970 год Пирс отказался от предложения Ferrari на 80 000 долларов. Он был верен Фрэнку Уильямсу и, возможно, стал бы вторым Моссом: частником, побеждающим заводские команды. "У тебя была война, а у меня - нет", - сказал Пирс однажды своему отцу.

Риндт - для многих он был идеальным гонщиком, даже быстрее Стюарта. Професор Соле-Руа, обследовавший Йохена в Барселоне в 1969 году с безграничным удивлением обнаружил: "Глаза Йохена каким-то непостижимым образом напоминают систему зрения у птицы. Как хищник видит самую маленькую добычу сквозь толщу воды, он видит на мили вперед".

Родригез - в 1971 году он провел с Иксом в Зандвоорте

эпическую дуэль по воде, маслу и песку. Для Шетти эта гонка была "самой удивительной из всех, которые мне приходилось видеть".

Зифферт - он работал, чтобы иметь возможность участвовать в гонках, а позже участвовал в гонках, чтобы работать без ограничения по времени. Только перед стартом он спал по десять часов. Добрый, очаровывающий, умный, он достиг больших успехов в бизнесе. В 1969 году Роб Уокер предоставил ему все рекламное место на Lotus. Машина была заклеена с ног до головы, на Нюрбургринге кто-то принес наклейку с именем. Уокер: "У тебя осталось место хотя бы для собственного имени?". Зеппи ухмыляясь: "Зифферт мало платит - Siffert doesn't pay much".

После серии из пяти смертельных аварий за 18 месяцев Стюарт сказал мне: "Я думаю, в нашем спорте катастрофы находят волнами. Поэтому можно надеяться на хороший год". Могущественный Уолтер Хэйс из Ford сказал вице-чемпиону Ронни Петерсону на большой презентации March в лондонском отеле "Ланкастер": "Больше всего мне бы хотелось одного гоночного сезона без аварий".

А позже, в номере 101 венского отеля "Империал", в котором уже останавливались шах Персии и Хрущев, Хэйс серьезно и тихо подтвердил мне во время частного обеда: "Мне уже не важно, кто станет чемпионом в 1972 году, мы, Ferrari или BRM лишь бы не было больше аварий".

Cosworth был готов бросить в бой новый супер-мотор, но только если двенадцатицилиндровые Ferrari, BRM или Matra будут иметь преимущество. Пока же, в жарких гонках начала сезона, по-прежнему доминировали восемь цилиндров.

Буэнос-Айрес: Ройтеманн производит сенсацию

Занавес перед историей Гран-при 1972 года был поднят на автодроме Буэнос-Айреса, месте прошлогодней трагедии итальянца Игнацио Джунти. В эту аварию был вовлечен Жан-Пьер Бельтуа. "Единственный путь как-то уладить случившееся с римской или миланской семьей - это написать им письмо", - полагал Андреа де Адамич. "И мне ясно, что мать Джунти ждет письма или чего-либо подобного от Бельтуа". Письма не последовало, Бельтуа отказался от участия в аргентинском Гран-при. Так что BRM приехали без своего #1, вместо него с Виселлем в качестве запасного.

Но не ему, и не Хельмуту Марко, доверили машину "P160" Бельтуа, а испанцу Соле-Руа. Гетин и Генли использовали ту же модель, а Марко и Виселля посадили в старые, почти музейные "P153" - автомобили, которыми в 1970 году управлял канадский наследник супермаркетов Джордж Итон. Виселль был вне себя, Марко удручен. В боксах BRM царил хаос. Как гоночный директор Тим Парнелл, так и конструктор Тони Саутгейт были просто перегружены из-за пяти машин, одновременно принимавших участие в тренировке. Тони настолько закрутился, что свои технические заметки не вносил в блокнот, а наговаривал на диктофон… и вновь стирал все, нажав не на ту кнопку.

Марко на "P153" показывал круги более чем на 2 секунды быстрее, чем партнеры на таких успешных поначалу "P160". "Сколько-сколько?" - спрашивал Парнелл у своей жены Виргинии, засекавшей время. "1:17,3", - говорила она. "Не может быть", - отвечал Тим, - "ты просто шутишь". "Честно", - подтвердила Виргиния, - "1:17,3". В ответ на это поднялся мощный большой палец Парнелла: "Подайте сигнал "В боксы" для Марко. Он должен остановиться". Позже у Марко сломалась задняя подвеска, "которая, правда, сконструирована на BRM так, что в этом случае автомобили не вылетают с трассы, поскольку ничего не отваливается от машины ". В течение последнего получаса его прочно удерживал в боксах дефект сцепления.

Пилоты Ferrari страдали от шинного гандикапа, поскольку Firestone, по мнению Регаццони, "сконструировали новые шины специально для Lotus, и они нам не подходят". Петерсон жаловался на лихорадку и грипп, поэтому Экклстоун сделал предложение людям из March: "Если хотите, можете арендовать Фиттипальди". Берни показал себя очень, очень сильным боссом

при первом же появлении в роли нового шефа Brabham, что, впрочем, не удивило никого из тех, кто его знает. И, прежде всего, он очень человечный босс.

Brabham

С 1946 по 1949 годы Берни Экклстоун выступал сначала в мотоциклетных гонках, затем - на Cooper, пока тяжелая авария не прервала его карьеру и не перебросила на другую сторону линии фронта гоночного бизнеса. Он купил команду Connaught, которая стала известной, когда "стремительный дантист" Тони Брукс, крепкий парень с ястребиным лицом, одержал в Сиракузах первую победу в Формуле 1 для нового английского автомобиля. В 1957 году Берни вновь продал машины, сам стал участвовать в гонках Формулы Юниор и спортивных автомобилей, "но не очень успешно". Потом он консультировал "в качестве менеджера на дружеской основе" молодого и одаренного Стюарта Льюиса-Эванса, в котором все, не только Берни, видели завтрашнего чемпиона мира. "Природный талант с одной только слабостью - у Стюарта была ужасная язва желудка, ему часто надо было лечиться в госпитале и литрами пить молоко, чтобы выздороветь".

В 1957 году подопечный Экклстоуна стартовал в Монце с поул-позиции, в 1958 году в Касабланке его Vanwall из-за взрыва мотора загорелся. Тогда еще не было огнеупорной одежды. "Стюарта доставили в госпиталь, там его бросили в комнате ожидания на кресло и оставили ждать до понедельника. Я делал все, чтобы организовать чартерный рейс до Лондона. "Если он уедет, небольшие шансы есть, но если он останется в Марокко, то умрет". Льюис-Эванс умер через неделю. Потрясенный Берни ушел из гоночного спорта и сконцентрировался только на своем автосалоне в южной части Лондона.

Так продолжалось до тех пор, пока он не встретил в 1965 году в Акапулько Йохена Риндта. "Поразительно", - говорит Берни тихо, "как быстро и без проблем некоторые люди вызывают симпатию друг у друга". Берни и Йохен стали неразлучными друзьями, деловыми партнерами в Формуле 2 и кошмаром Колина Чэпмена, когда речь шла о контрактных переговорах. Йохен сам по себе был финансовым гением. Имея же на своей стороне Берни, он "почти склонил Чэпмена продать свою фабрику". "На протяжении пяти или шести лет", -вспоминает Берни, - "я был игорным королем Лондона. Дважды Йохен ходил со мной. Я его все время немного пугал. Но ему нравилась атмосфера и большие деньги". За 3000 фунтов Берни обзавелся Rolls Royce Phantom I - "ну, ты знаешь, американский автомобиль Аль Капоне".

У Берни есть идеи, стиль и деньги в большем количестве, чем

у любого другого из гоночного "цирка". Каждый год он арендует для Гран-при Монако роскошную яхту, которая покачивается в порту за 1000- 1500 фунтов в неделю, вместе с эксклюзивным экипажем. Он женат вторично на евразийке. Его дом в Фарнборо - это мечта; например, только мраморные туалеты с темно-зелеными бархатными и парчовыми обоями больше (и красивее), чем у многих гостиные. У него есть собственный самолет. Как он выражается, "Экклс-эйрлайн". Такой человек, как Берни, все время нуждается в брошенном ему вызове. Покупка команды Brabham таковым и является. И Педро Родригес незадолго до своей аварии окончательно пообещал выступать в 1972 году за его команду…

Экклстоун объясняет мне: "У меня нет намерения выступать этаким человеком-оркестром, я хочу настоящей командной работы и вмешиваюсь только тогда, когда что-то идет не так". Первый, с кем что-то пошло не так - это Рон Торанак, человек, который продал фабрику, "чтобы полностью отдаться конструкторским работам, что, как скоро оказалось, было ошибкой". Торанак получил пятилетний контракт, который, однако, завершился уже через несколько дней. Рон покинул штаб-квартиру в Уэйбридже после ссоры с Берни. Он радовался, что теперь, наконец, "сможет два раза за зиму устраивать лыжные каникулы" и, впрочем, планирует зарабатывать свой хлеб в другой команде как внештатный конструктор. Прежде всего, у Фрэнка Уильямса.

Берни нанял на работу пять конструкторов, что "конечно, много, но, тем самым, мы гарантируем нашим клиентам превосходные машины Формулы 2 и Формулы 3". "Наши монококи стоят втрое дороже, чем у March, наши рычаги подвески и т.д. - вдвое дороже". В 1972 году он продаст шестьдесят автомобилей, "но, чтобы выйти из дела с номинальной стоимостью, их должно бы быть сто". Из 12-миллионного бюджета Формулы 1 Берни половину вносил из своих денег…

Желание посодействовать пилоту, с которым он дружил, стать чемпионом, первый раз удалось Экклстоуну с Йохеном. Но трагические события Монцы и сегодня при мыслях об этом лишают его всякой радости. Берни - не единственный, кто с горечью придерживается версии о тормозных валах - в отличие от Чэпмена, который все чаще говорит об "аэродинамических проблемах". Когда в Аргентине Берни вернулся в гоночный "цирк", он долго говорил с Чэпменом. "Послушай, Колин. Вот мое мнение о том, почему это случилось. Вот твое. Но я всегда останусь со своей точкой зрения. Я не продам душу за гонки".

В разговоре со мной Берни дополняет, что эта мысль

"единственная, которая меня заботит применительно к Грэму Хиллу. Я не хочу, чтобы он ехал быстрее, чем может". Джеки Стюарт однажды удивился тому, "как Грэм может выдержать то, что его регулярно побеждают". В то же время Жаки Икс вслух подумал: "Грэму сегодня уже все равно, будет он еще раз чемпионом или нет. Он любит гонки, путешествия, популярность. И, не забывай, что он долгое время получал самые большие стартовые суммы из всех". По-прежнему прелестен юмор Хилла. Когда на кузовных гонках в Брэндс Хэтч комментатор спросил его, не хотел бы прокомментировать старт по громкоговорителю, Грэм в ответ прогнусавил: "Я бы лучше прокомментировал леди Уиггинс Тип". Он имел в виду девушку-модель той фирмы, которая спонсирует английский кузовной чемпионат. В отношении своего будущего Грэм ничего не скрывает: "Я хотел бы гоняться так долго, пока это доставляет мне удовольствие… и, я боюсь, что это всегда будет доставлять мне удовольствие".

Но и Хиллу должно было быть понятно, что аргентинский новичок Формулы 1 Карлос Ройтеманн является уже более быстрым членом команды. У Карлоса - предки из Швейцарии, "которые в 1790 году переселились из Грундалингена". Он был назван Риндтом "индейцем" еще два года назад, после столкновения в Хоккенхайме. Мечты его - об идоле Хуане Мануэле Фанхио. "Я видел его в 1954 году на Maserati и в 1955 - на Mercedes. Без сомнения, это - номер 1 в автомобильной истории", - говорит Карлос спокойно-дружественно: сверкающие зубы, дьявольская улыбка. Берни полагает: "Он и Регаццони - сегодня единственные, кто действительно выглядят, как гонщики. Карлос очень хладнокровен и не будет срываться, потому что я его контролирую. Проблемы начнутся, если он станет побеждать".

– "Потому что может начаться нечто вроде мании величия?"

– "Нет. Потому что он тогда узнает свою настоящую цену", - ухмыляется Берни.

Экклстоун добавляет: "Иногда Карлос немного напоминает мне Йохена. Он тоже в некоторой степени гонщик "по настроению" - отличное расположение духа, если все получается, и угнетенность, если что-то идет не так. Тогда он неожиданно легко начинает говорить о капитуляции".

Хилл, даже если стартует из последних рядов, всегда будет сражаться, как лев. Уилсон Фиттипальди, которого Берни считает более крепким, чем Эмерсона, борется как сумасшедший, чтобы стать 12-м вместо 13-го. Ройтеманну же все равно, будет он 15-м или 16-м, если не может бороться в первых рядах.

В этой группе гвардейцев (ни один из пилотов Brabham не ниже 1,85 м) Берни, который ниже, по меньшей мере, на голову,

передвигается с небрежной элегантностью. С прической "паж" и пуговицами на штанинах, джентльмен неопределенного возраста, он напоминает бывшую поп-звезду. Но - никакого сомнения - этот человек знает толк в своем бизнесе.

За три четверти часа до конца тренировки Берни послал своего пилота #1 на трассу на несколько кругов. За тридцать минут до флага Ройтеманн почти без усилий показывает лучшее время, быстрее Стюарта, хотя Джеки выкладывается полностью. Но Карлос этого еще не знает, когда ненадолго останавливается в боксах, чтобы сразу ехать дальше. "Ради всего святого", - командует Берни, - "немедленно откатите машину". Впервые дебютант Гран-при сразу же завоевал поул-позицию. Соседи по боксам подходят поздравить. А поджарившиеся на солнце фанаты хоровыми декламациями, транспарантами и песнями превращают автодром в сумасшедший дом. Все выглядит так, как если бы Аргентина победила Бразилию в финале чемпионата мира по футболу.

Конечно, Ройтеманн использовал так называемые "тренировочные шины", которые быстрее, чем гоночные, но срок службы которых ограничен. На гонку Берни получит такие же шины. "Вы уверены, что они выдержат 95 кругов?" - спросил он людей из Goodyear. Ответ положителен: "Возможно, что после 40 или 50 кругов они станут на секунду медленнее, но это ничего не значит, поскольку трасса к этому моменту и без того замаслится, и времена круга ухудшатся".

Берни недоверчив. И Фанхио, которого он знает еще со времен Льюиса-Эванса, за обедом в кондиционируемом трейлере посоветовал ему: "Лучше поставь на надежность, возьми такие же шины, как Стюарт". Берни же подумывал, не применить ли тот же трюк, который он уже практиковал с Йохеном Риндтом в гонках формулы 2 в 1970 году на Нюрбургринге. Берни рассказывает: "Тогда погода была нестабильна. Все решили поставить дождевые шины. Однако Йохен и я тайно в боксах смонтировали шины для сухой погоды, опустили роллставни и выбрались на старт в самую последнюю минуту. Конкуренты наполовину сошли с ума от страха". И дождь, конечно, не пошел. В Берни Экклстоуне проснулся инстинкт игрока. "Стюарт будет думать, что Карлос поедет на квалификационных шинах. Значит, он не помешает, если Карлос поедет за ним. Но мы удивим его, если наши шины продержатся до конца… и Карлос обгонит его на последнем круге", - размышлял Берни и пригласил двух своих ассистентов для согласования: менеджера команды Кейта Грина и пришедшего из McLaren конструктора Ральфа Беллами. Берни проиграл голосование со счетом 1:2. Ройтеманн таким образом

стартовал на шинах, надежность которых была под знаком вопроса.

"Lole! Lole!" - приветствовали своего Ройтеманна 70 000 аргентинцев, когда опустился сине-белый стартовый флаг. Опустился для всех, кроме Криса Эймона, который вынужден был оставить свою Matra, поскольку пропали вторая и третья передачи. Стюарт стартовал лучше, чем Ройтеманн. Ревсон столкнулся с Петерсоном. Хилл выскальзывает через край трассы, вылетевший из под его колес град камней попадает в дроссельную заслонку машины Уокера. А два BRM сошли уже на втором круге. Солер-Руа - из-за столкновения, потому что заклинило педаль газа, а Гетин - потому что врезались в него.

До 7-го круга Ройтеманн преследовал Стюарта как тень, до тех пор, пока не вынужден был пропустить Фиттипальди и, за ним, Халма. Шины "Lole", как и опасались, износились. Остановка в боксах отбросила его на 14-е место. С новыми шинами Карлос достиг 7-го места. Он был неоспоримым героем гонки.

Единственный, кроме него, кто приближался к Стюарту, был Фиттипальди, но он сражался против скрытой бациллы в своем JPS-Lotus. "Сначала пропала четвертая передача, потом справа сзади сломался продольный рычаг". Когда Эмерсон сдался на 61-м круге, на втором месте уже был Халм. Позади него обе Ferrari поменялись позициями. В радиатор машины Регаццони вихрем занесло газету, термометр показывал 130 градусов. Шетти подал сигнал: "В боксы". Но Клей остался на трассе в голове пелетона, только поехал чуть медленнее, и его опередил Икс.

В хвосте пелетона австрийцы Марко и Лауда храбро сражались с адским пеклом. Когда пара Икс-Регаццони с преследующим их по пятам Шенкеном приблизились к ним для обгона на круг, то Ники им пройти удалось легко, а вот Хельмута - нет. Ники рассказывал, мягко улыбаясь, "как Регаццони уже старается приподняться в кокпите и начинает закипать". Петер Шетти заметил, что ему надо бы "перекинуться с Марко словцом, поскольку остальные - тоже не идиоты. Если он проделает это с Андретти, в следующий раз вылетит с трассы, как Палетти в гонках спортивных машин. А это может стоить жизни". Однако Марко находит упрек Шетти абсолютно беспочвенным. Никто тогда еще не знал точно, что у уроженца Граца, как и на тренировке, снова оторвался рычаг задней подвески. "Мне нужна была вся ширина трассы, чтобы удерживать BRM. Эти усилия доконали меня. К тому же у меня кружилась голова от жары", - говорил Хельмут. Марко тоже бы сдался, "не будь позади меня Ники". Так Марко стал десятым, Лауда - одиннадцатым.

Стюарт был триумфатором, с отрывом в полминуты от Халма.

Улыбаясь, не выказывая никакой усталости от битвы на жаре, Джеки вылез из машины и, пританцовывая, направился к месту награждения. Напротив, Денни, сильный, как медведь, обычно невосприимчивый к жаре, был истощен до того, что его доставали из кокпита. "Я был свеж, потому что был еще здоров в Буэнос-Айресе", - рассказывал Стюарт позднее. В то же время Халм так объяснял эту удивительную разницу: "Джеки поддерживал тот факт, что он победил". Мне приходят в голову слова из вступления, которое Стюарт написал в 1970 году к моей книге о Йохене Риндте: "Легко победить, трудно - проиграть. Чаще всего ты должен очень жестко бороться, чтобы стать вторым или третьим. Но если ты выигрываешь, то редко когда вынужден ехать "на полную" всю дистанцию".

Одержав победу в первой гонке сезона в режиме "от старта до финиша", Джеки сразу показал себя фаворитом чемпионата мира. Из аэропорта Нью-Йорка он позвонил домой в Бегнинс, жене Хелен. После разговора он был вынужден менять билеты. В одноэтажном семейном доме в Думбартоне вблизи Глазго, через окно которого 8-летний Джеки был вынужден сбегать когда-то, чтобы участвовать в своих первых гонках, в возрасте 75 лет умер отец Стюарта. Однажды Стюарт-старший поведал мне: "Талант к стендовой стрельбе Джеки унаследовал от меня. Талант к автогонкам - от своей матери. Но в нашем доме о гонках не говорят".

Шины: Каток стоимостью в 9000 шиллингов

История с Ройтеманном в Аргентине еще долго была у всех на устах. Через месяц после этого, когда мы сидели в Кяялами в ресторане "Балалайка", Берни говорил: "Хорошо, что мы не рисковали с шинами, это вызвало бы раздражение у Goodyear на весь сезон. Но я уверен, что это снова будет исправлено". За соседним столом обедал высокий джентльмен из Goodyear. Официант показал на него, когда Берни хотел заплатить за еду: "Все уже оплачено - с комплиментами от Goodyear".

Шины могут либо обеспечить победу в Гран-при, либо предопределить поражение. Это не открытие. На некоторых трассах за счет шин выигрывается по две секунды. За эти две секунды, с момента проникновения в монополию, занимаемую Dunlop, ноздря в ноздрю борются два промышленных гиганта - Goodyear и Firestone.

Goodyear завоевал свой первый Гран-при в 1965 году, в Мексике, с Ричи Гинтером на Honda, а Firestone - в 1966 году в Монце, с Людовико Скарфиотти на Ferrari. Но с тех пор, как произошел захват власти, изменилась политика, а с политикой - деньги. "Бизнес стал жестче", - говорит Питер Шетти. В 1972 году Goodyear оснащал следующие команды: Tyrrell, McLaren, Brabham, Matra, March, Williams, Eifelland. А Firestone сконцентрировался на Ferrari, Lotus, BRM, Surtees, Tecno. Firestone уже трижды провозглашал как минимум о частичном уходе из гонок, но всегда оставался или возвращался. В то же время Goodyear "никогда не урезал свои программы, хотя в 1970 году нам простил бы отступление каждый. Тогда бастовали на нашей собственной фабрике, то же самое происходило на заводах нашего крупнейшего клиента - General Motors - и, наконец, американское отделение Ford объявило об уходе из гонок".

Goodyear и Firestone находились со своими командами Формулы 1 в "противоположных" финансовых отношениях. Рассказ Макса Мосли о том, что он "полгода работал над этим с Goodyear", позволяет предположить, что эти отношения не являются неважными. Goodyear заключает договоры с командами и отдельными пилотами, то есть платит обоим, хотя гоночный директор Эд Александер формулирует: "Я не терплю, когда люди думают, что мы просто покупаем пару команд и делаем рекламу на их победах. У нас только рабочие отношения: больше технические, чем финансовые. И все те, которые ездят на

Goodyear, пришли к нам по собственной воле".

Firestone делает по-другому. С 1971 года они больше не выплачивают в бизнесе гонок Гран-при денег по договорам, однако имеют одного американца с окладом - Марио Андретти. В 1971 году истек его 4-летний контракт с Firestone на сумму в 500 000 долларов и с тех пор будет продлеваться каждый год. Марио говорит: "За год я проезжаю на тестах около 10 000 километров ". Он показывает мне свой январский ежедневник: Онтарио - 874 мили, Феникс - 523 мили. "Это много, ведь мотор выдерживает только 1100 миль ". Контракт Андретти с Firestone хорошо оплачивается, несомненно, но о шинных делах своих товарищей он ничего не знает. "Я не спрашиваю других об их бизнесе". По меньшей мере, он, конечно, имеет больший размер оплаты за километр, чем продавец пылесосов.

За регулирование гонораров в бизнесе Гран-при отвечают Эдвард "Эд" Александер из Goodyear и Роберт "Боб" Мартин из Firestone. Оба - выпускники университетов, Эд - в Питтсбурге, Боб - в Экроне. Оба годами пробивались через джунгли американских гонок, пока не оказались в Европе. Александер - в Уолверхемптоне, Мартин - вблизи лондонского аэропорта, потому что их работодатели давно поняли, что не только лучше, но и дешевле, производить шины для Формулы 1 в Европе.

За каждую победу в Гран-при или в гонках спортпрототипов Александер или Мартин предоставляют 130 000 шиллингов. Goodyear платит гонорары также за второе и третье места, Firestone, правда, нет. К этому добавляются деньги за тесты. Пробег одной машины Гран-при в милю стоит в среднем 2- 3 фунта. Каковы возмещения? "Соглашения варьируются. Дело организуется, и платится то, во что это обходится". Мартин платит, в зависимости от команды, от одного до семи фунтов за милю.

Клиенты Goodyear получают, таким образом, свои шины бесплатно. Клиенты Firestone должны их покупать. "Скидок нет", - говорит Боб Мартин - "все платят одинаково - 120 фунтов за комплект. В эту цену включены стоимость производства и хранения, но не включены расходы на исследования и разработки". Питер Шетти из Ferrari думает в лирах: "Одна шина с импортной пошлиной стоит 40 000 лир. На некоторых трассах иные выдерживают только десять кругов. Если мы возьмем в расчет все шины, которые нам нужны за год, получится невероятно большая цифра". Однако в конце года затраты на шины и бонусные выплаты "примерно покрывают друг друга".

Так же примерно покрывают друг друга успехи и неудачи обоих шинных гигантов. И то, что один руководитель дивизиона в

шинной войне называет "прекраснейшим днем", одновременно является самым горьким поражением для конкурента. Величайший день Боба Мартина был в Зандвоорте в 1971 году, "когда в дождь восемь машин на Firestone пришли к финишу перед первым добравшимся на Goodyear. Наша победа со счетом 8:0 продемонстрировала совершенство". Напротив, "Александр Великий" называет днями триумфа завоевания побед в Ле-Мане в 1966 и 1967 годах. "Потому что тогда Ford был так близок с Firestone, что даже использовал гонщиков, которые были на контракте с Firestone… но они в боксах, на глазах у всего мира, снимали Firestone и монтировали Goodyear. Мы выиграли обе гонки". Я спросил у Александера: "В этом причина краха Firestone?" Он по-братски ответил: "Надеюсь".

Александер, очень интеллигентный инженер - последователь крайне популярного ранее в "цирке" Гран-при гоночного директора Goodyear Лео Меля. Он не сражается с непобедимым в гольфе Бобом Мартином на поле для гольфа, а бок о бок - за прогресс. Шины для Гран-при 1956 года были хуже, чем сегодняшние серийные для легковых машин. А профиль шин Ford Torino близко напоминает шины Firestone для "Инди" 1963 года, которые использовал Джим Кларк.

"Если мы проигрываем в Индианаполисе", - говорит Эд Александер, - "у нас целый год времени, чтобы придумать что-то новое. В середине сезона Гран-при, с гонками в каждый второй уикенд, это сложно". Однако Александер старается выполнять задачу "на каждый Гран-при производить новую конструкцию" (Firestone делает это в среднем только для каждого второго Гран-при), даже если официально всегда говорит: "Есть только шины Goodyear, никаких G28, G31 и прочих, и каждый гонщик получает одинаковые шины".

Каждый год на шинном фронте взрывается бомба. Тем, чем были в 1971 году низкопрофильные "шины-пепельницы", которые "впервые побудили команды конструировать автомобиль вокруг шин, а не наоборот", в 1972 году тем же стали квалификационные шины: недолго живущие, но быстрые. Их сначала нужно было прогреть на двух медленных кругах, потом они позволяли совершить очень быстрый круг… прежде, чем комплект стоимостью в 9000 шиллингов разлетался в клочья. Если пилот за счет этого быстрого круга хотел существенно продвинуться вперед на стартовой решетке, все должно было идти как надо - оптимальная настройка машины, правильные передаточные числа, немного бензина на борту… и по возможности меньше движения на трассе.

Эти квалификационные шины - идея Александера. Лео Мель

никогда их "не применял, потому что они легко вызывают недовольство. По какой-то причине всегда у кого-то этих шин не оказывается в подходящий момент". Александер и не предусматривал их для всех. "Они должны помочь кому-то подняться из третьего ряда в первый, но не из двенадцатого - в десятый", - признается он мне. По ходу сезона Firestone тоже выбрасывает на рынок "быстрые шины". В Ferrari Икс никогда их не применял, Регаццони, напротив, очень охотно. В конце концов, тренировочные дуэли Жаки против Клея закончились со счетом 5:5.

В бизнесе высоких скоростей известно, почему на прототипах Ferrari в 1000-километровых гонках в Цельтвеге, несмотря на 4-кратную их победу, так часто нуждались в смене шины. В системе подачи сжатого воздуха была вода, которая вызывала образование газа в шинах.

Каждый знает также, насколько ценен для Goodyear Джеки Стюарт, раз сумма в один миллион франков за самого высокооплачиваемого носителя рекламы Goodyear является лишь приблизительной. Но за эти деньги Джеки выполняет аккордную работу. "Если у тебя есть тот, который выполняет для тебя работу втрое лучше, чем кто-то другой, то у него есть и своя цена. Для шинных тестов Джеки - настоящий талант", - говорил Эд Александер. "Он способен мгновенно отделить хорошие резиновые смеси или конструкции от плохих. Тем самым он облегчает это и другим". К этому следует добавить великолепные способности Джеки к речам и интервью, в которых он никогда не забывает Goodyear, а также его актерский талант для рекламных роликов Goodyear.

Каждый тестовый день Стюарт наговаривает свои впечатления на пленку для главного инженера Goodyear Берта Болдуина. В феврале 1972 года ему стало нужно больше кассет. В течение десяти дней Джеки намотал на трассе Кьялами в Южной Африке тысячу часов тестов, прежде чем спросить своего босса Тиррелла: "Кен, у нас ведь все еще установлен мотор старой 9-й серии. Можно мне с ним дойти до лимита, пока он не развалится?" Кен поощрительно кивнул. И Джеки "взорвался" потрясающими 1:16,4, которые позднее никем не были достигнуты в официальных тренировках. В то время, как Стюарт доводил 35 различных шин Goodyear, в Ле-Кастелле кружили McLaren'ы и Эймон на Matra.

Я спросил у Денни Халма, когда он прибыл в Кьялами: "Тоже на 35-ти разных шинах?" "Несколько угрюмо Денни пробормотал: "Я слушаю только то, что мне говорят люди из Goodyear". Марио Андретти в плавательном бассейне отеля Kyalami Ranch

потянулся и сказал Эду Александеру: "Firestone дает нам более легкую работу, чем ты своим гонщикам. Только четыре гарнитуры шин, чтоб не путать нас". Александер задумчиво потер свой обгоревший на солнце нос. "Да ладно", - подбодрил его Марио. "То, что я только что сказал, был комплимент".

Кьялами: Медведь проснулся

В 1971 году Андретти выключил в Кьялами за пять кругов до конца ограничитель оборотов, чтобы раскрутить мотор до 13000 об/мин. И все же его погоня за лидирующим Халмом была бы тщетной, если бы незадолго до финишного флага у McLaren не сломалась подвеска. Денни всегда сильно ездит в Южной Африке. А теперь еще сильнее, после того как его начал подгонять быстрый коллега по команде: Питер Ревсон, победитель Халма в серии Кан-Ам. На предварительной тренировке у Денни и Питера сгорело по одному мотору, "так что мы плюнули и отпраздновали день рождения Питера". Петерсон и Лауда также задули в Кьялами свечки, а Север отметил свой 28-й день рождения с отцом и братом в Париже.

Свой день рождения отпраздновала в Кьялами и новая немецкая команда, в которой только один человек похож на профессионала: Рольф Штоммелен.

EIFELLAND

Хеннеричи, владелец фирмы по производству жилых автоприцепов, не смог присутствовать при первом старте своей машины: дома в Майене у него сгорели пять цехов и вообще мучили финансовые и личные проблемы. Этой машине он дал не только ее имя, но и "от 200 до 300 тысяч марок", как оценивает его помощь Рольф Штоммелен. Рольф, сын кельнского бюргера, работает у Хеннеричи. Кроме него, команда состоит из одного шасси March, одного мотора Ford, гоночного директора Хайнца Кобличека… и дизайнера Луиджи Колани, который снабдил Eifelland футуристическим кузовом.

В то время как Штоммелен произвел в Южной Африке скромное и хорошее впечатление ("для психологической войны мы даже привезли с собой Вилли Милловича *[Вилли Милович (1909-1999) - популярный немецкий актер театра и кино.]*"), Колани выступал не без помпы: борода как у морского волка, повязка на лбу, хипповый свитер, белые брюки без пуговиц, зато со шнурками, шариковая ручка на колене. И к этому, на 50-градусной жаре, кожаные сапоги - и в них Колани немедленно сел в лужу: он в лицо назвал других конструкторов "старомодными и ничего не понимающими в аэродинамике" и обозвал их машины ящиками для яиц. Джон Сертиз обиженно отвернулся, а Крис Эймон сказал: "Достаточно просто посмотреть на него самого и сравнить с его кузовом". Петерсон придумал прозвище "Team dream". Что он имел в виду, команда мечты или команда мечтателей?

Колани - человек с воображением. Ездит он на March для Кан-Ам со специальным кузовом и мотором Mercedes обьемом 6,3 литра. Летом 1972 года он снова появился в заголовках газет благодаря своей супер-лодке для немецкой олимпийской восьмерки (которая, однако, провалилась). С кузовом от Колани Штоммелен был на предварительной тренировке так же быстр, как и Ferrari и McLaren, но потом начались проблемы с перегревом.

Десять дней Штоммелен мучился с детскими болезнями машины: у Eifelland была температура, коклюш и она плохо держала дорогу, особенно в медленных поворотах. Колани обвинил во всем шасси March, "с которым справляется из всех пилотов только Петерсон". Штоммелен правильно заметил: "Мы не можем за пару дней нагнать многолетний опыт остальных".

В "Team dream" было много причин для беспокойства. Во-первых, чтобы привлечь спонсоров, первые фотографии Eifelland

появились в газете Bild *[немецкая бульварная газета]*, что обозлило многие специализированные издания. Во-вторых, шеф Хеннеричи никогда не приезжал на гонки, а по словам Рольфа, "Кобличек каждый раз рассказывал ему по телефону, как хороша машина". Если же результаты этому не соответствовали, Хеннеричи обвинял гонщика. Штоммелен, который уже был заводским гонщиком в Brabham и Surtees, вначале "чувствовал себя лучше, чем в английских командах: лучшие личные отношения с механиками". Монтеры вкалывали, не разгибая спины, а Штоммелен мучился в кокпите. "На него просто надо надавить, чтобы ехал быстро. Или ты уже когда-то видел Рольфа вспотевшим до того, как он пришел в Eifelland?", - спросил меня Кобличек. Вообще-то да, но вне кокпита: когда он доил ядовитых змей в Кьялами или на фотосафари в парке львов. Когда мы случайно наехали на хвост одному из львов, нас за секунду окружили с трех сторон. А четвертую перекрыл лежащий поперек дороги ствол дерева. А позже в окно машины просунул свою уродливую голову страус.

Центром каждого южноафриканского Гран-при по-прежнему остается "Кьялами Ранч". "Ага, спортивные состязания дня уже начались", - как правило, говорил Стюарт, выйдя из своих апартаментов (которые обошлись ему за шесть дней в 266 рандов или 8000 шиллингов), одетый лишь в плавки и темные очки. "Today's sports activities" чаще всего начинались за столом для пинг-понга. Штоммелен проиграл Рожеру Бенуа из газеты "Blick" со счетом 0:11. Рожер при этом сидел на табурете у стойки бара, со скучающим видом отбивая шарик и потягивая банановый молочный коктейль. Экономный Хельмут Марко заработал атакующими ударами на парочку ужинов. Стюарт разгромил Севера 21:7, потому что их снимало BBC. Грэм Хилл, которому пришлось скрепить заколкой свои длинные пряди волос, играл не хуже Стюарта, чего нельзя сказать о Регаццони. Настольный теннис это, вероятно, единственное занятие, которому Клей предается без интереса и настроения.

Зато Регаццони мастер в теннисе и еще больше - в футболе. Раньше он играл левым крайним в команде итальянской лиги. Клей хорошо держит мяч, упорно сражается, однако склонен к тому, что на венском стадионе назвали бы "переть напролом". Команда в составе Регаццони, Севера и меня победила команду швейцарских журналистов со счетом 3:2. Потом Дитер Штапперт попробовал напугать как раз вернувшегося с трассы Петера Шетти: "Мне не удалось сломать Регаццони ногу". Шетти не растерялся: "В Швейцарии тебе бы за это дали пятьдесят лет каторги".

Стюарт, который "в 15 лет играл правым крайним в молодежной команде FC Dumbarton", несмотря на свои тонкие кости ("chicken-bones" *[(англ.) куриные косточки)]*, прилежно гонял с нами мячик, однако перед каждым первым ударом командовал: "Shoes off - всем снять обувь". Джеки оказался вратарем с хорошей реакцией и хитрым нападающим команды Кена Тиррелла, из которой несколько выпадал только механик Джон: он не мог попасть даже по спокойно лежащему мячу. "Слушай, Джон, у тебя есть любимый вид спорта?", - крикнул ему Джеки через все поле.

Жаки Икс великолепен во многих видах спорта - при этом он перед каждой дождевой гонкой "в состоянии почувствовать дождь, потому что большую часть своей юности провел на свежем воздухе". Икс может дольше других просидеть на дне бассейна, и он единственный из всех гонщиков Гран-при, который умеет ходить на руках. Жаки ежедневно проплывал как минимум десять раз вдоль бассейна, а все остальное время играл в "фризби". Эту игру с летающим диском - новый хит сезона в Америке - он привез из Дайтоны Бич и играл, главным образом, со Стюартом. Диск летал как шрапнель. Икс споткнулся о водопроводную трубу и разбил в кровь палец на ноге. "Больно?", - участливо спросил Стюарт, поддерживая Жаки. От подобных развлечений появилось ощущение каникул, и это в пределах слышимости от гоночной трассы Кьялами. То Регаццони откладывал ракетку, бормоча что-то о "тестах", то Стюарт менял плавки на комбинезон и говорил "I must go to work".

Многочисленные тесты пожирали моторы. BRM привезли шесть двигателей для четырех машин, Ferrari - шесть для трех, March - шесть для двух, но один пришлось сразу же списать, после того как он при разгрузке упал с крана. "Он и так был не из быстрых", - успокоил конструктор Робин Херд. Возвращаясь из аэропорта, Херд и Лауда стали свидетелями пожара на заводе по производству свечей зажигания в пригороде Йоханнесбурга. Робин и Ники покинули свой наблюдательный пост как раз вовремя: несколько минут спустя второй взрыв оставил глубокий кратер и засыпал двух негров.

Большой переполох вызвал Фиттипальди: он купил пластиковую змею, похожую на кобру, положил ее рядом со своей кроватью и вызвал коридорного… который уронил свой поднос и с воплями убежал. Эта сцена повторялась ежедневно. Если когда-то негру и случалось бледнеть от страха, то в этот раз.

На вечернем шоу в "Кьялами Ранч" Регаццони бурно аплодировал женской группе "Kyalami Lovelies" и демонстративно поворачивался спиной во время выступлений сладкоголосого

певца. Другие гонщики обедали в "Балалайке". В полночь в столовую покачиваясь вошла девушка-хиппи, нетрезвая и, без сомнения, "под кайфом", и спросила Криса Эймона. Поскольку Криса не было, а девушка очень сипмпатичная, парни из Matra показали на механика Ману: "Вот это мистер Эймон". Пока девчонка сомневалась, в зал внезапно вошел настоящий Эймон. "Привет, Крис!" тут же громко и злорадно закричал Берни Экклстоун. Теперь Крису сбежать не удалось, и его силой утащили на вечеринку хиппи. "Типично для Эймона", - подмигнул мне Берни, - "он постоянно связывается с подобными людьми… но это не его вина".

На следующий день Эймон проехал пару кругов за Иксом и удивился: "Давно уже я не видел машины, которая так плохо проходила бы повороты". У трех Ferrari, которые, по словам Шетти, "одинаковые до последнего винтика", больше нет горизонтально расположенных амортизаторов, как в прошлом году (неудачная идея инженера Форгьери), они вернулись к обычной подвеске и, кроме того, получили новые пластиковые носы, чья форма была определена в аэродинамической трубе в Штуттгарте. У March 721 изменилось более 50-и деталей, но больше всего удивил результат взвешивания: Lotus - 620 кг, то есть больше чем когда либо раньше, Tyrrell - 600 кг и Ferrari - 578 кг. У BRM P160 была задняя подвеска от новой "P180", но Хельмуту Марко от этого было мало проку, ведь для него приготовили две "P153" - машины, в которых пилот безбожно потеет, потому что поток холодного воздуха проходит мимо. "Видишь", - ухмыльнулся Тим Парнелл, - "с тобой обращаются лучше, чем с другими. Ты - единственный, у кого есть запасная машина". Марко ответил: "Дай мне лучше вместо двух "P153" одну "P160" и позже спросил своего гоночного директора: "Мы тестируем мой мотор для Ле-Мана? Он ведь тот же самый, что и в Аргентине". Однако, поскольку Марко сразу поехал так же быстро, как и его коллеги на "P160", Бельтуа, Гетин и Генли пришли и начали расспрашивать, какую передачу он использует в каком повороте, какие настройки у стабилизаторов и так далее. Странная картина, притом, что он должен ездить на старой машине.

Пока Стюарт на 50-градусной жаре поочередно гонял по трассе два Tyrrell, Север сидел без работы в боксах. "Джеки ищет правильные настройки, которые потом перенесут на мою машину. Очень удобно иметь в команде чемпиона мира, который работает вместо тебя", - сказал Франсуа. Джеки работал, пока не случилась авария: прямо перед боксами, на максимальной скорости, у него отломилась стойка заднего антикрыла - такой же дефект, как и

тот, который привел к тяжелой аварии Риндта в 1969 году в Барселоне. Стюарту, однако, удалось остановиться и задним ходом заехать в боксы. "Мне повезло", - деловито сказал он.

Еще больше повезло Фиттипальди, которому пришлось призвать на помощь всех ангелов-хранителей: Эмерсон заехал в боксы поменять передние шины. Левое колесо было уже прикручено, когда один из механиков заметил, что справа сзади очередной раз сломался поперечный рычаг подвески. Ремонт продолжался 45 минут, потом команда Lotus снова отправила Эмерсона на трассу… но забыла при этом прикрутить замененное правое переднее колесо. На скорости 250 км/ч оно отлетело в очень быстром левом повороте "Юкской". Ники Лауда, следовавший за Эмерсоном, увидел, что "внезапно поперек трассы покатилось колесо, один из зрителей побежал за ним, а вокруг замелькали желтые флаги".

Эмерсон кое-как сам установил обратно колесо и медленно покатился обратно в боксы, где Чэпмен объяснил, что колесо "немного разболталось". Я поговорил об этом происшествии со Стюартом. "Это больше, чем небрежность", - серьезно сказал Джеки.

Лауда сражался с беспрерывными вибрациями. Шесть раз Робин Херд менял передние тормозные диски. Но только когда он установил те, что использовались в Аргентине, Ники смог показать нормальное время. "Я должен быть в первой двадцатке, думать о выплате кредита… ведь мысль о "Райффайзенкассе" преследует меня день и ночь". Лауда показал 1:18,9, затем Херд неожиданно зазвал его в боксы, "потому что я не хотел, чтобы он попал в аварию. История с тормозными дисками его удручала, кроме того, еще и шина лопнула". После того как сгорел мотор, BRM нашли для Марко оригинальное решение: "Заднюю часть моей машины прикрутили к "P153" Виселля, потому что у меня другая подвеска". Этот гибрид был готов только за четверть часа до конца тренировки. Механик Хельмута из Граца, Франц Пухер, утер пот со лба.

Первый стартовый ряд заняли Стюарт - Петерсон - Ройтеманн, но в случае Ронни и Карлоса хронометражисты явно ошиблись. "Что-то здесь не то!", - ругался Шетти и подал протест. Так что Регаццони оказался на третьем месте вместо Ройтеманна, а когда поправили время Петерсона, то и на втором. "Подожди еще час", - сказал тессинцу Бенуа, - "и ты возмешь поул".

Но тот все же остался за Стюартом, которому еще никогда не удавалось занять в Кьялами первое место на старте. Над Берни Экклстоуном в очередной раз возобладал инстинкт игрока: он кинул монетку, чтобы решить, какой мотор получит Ройтеманн, а

какой Хилл. Пилоты McLaren предприняли решающие изменения в настройке подвески, но Ревсон был задумчив: "Я не привык к старту с места в Гран-при, у нас в Инди и в Кан-Ам всегда стартуют с хода". Чтобы найти подходящую комбинацию из газа, сцепления и синего дыма из под шин, McLaren в тайне провели с Ревсоном упражнения по старту. "Я отпустил сцепление, ни ничего не произошло. Сломалась полуось", - рассказал мне Ревсон. Днем позже он вылетел с трассы. "Дифференциал сломался". Шенкен ухмыльнулся: "Я запомню эту отговорку".

Ревсон отправился на старт со смешанными чувствами. Тут же он "так запаниковал, что дал слишком много газа, и шины провернулись" - и он столкнулся с Иксом и Шенкеном. "Что ты сделал на старте?", - спросил Реви после гонки у Шенкена. "То же, что и ты", - ответил тот. Штоммелена на старте слегка подтолкнул Кобличек, "но машина сгалопировала и последовала немедленная дисквалификация". Немецкий гоночный барон Хушке фон Ханштайн, который до того высказал мнение, что "не стоит так хвалить" Eifelland, сражался как лев: дисквалификацию сняли.

Халм, который умеет стартовать как из катапульты, и Бельтуа, который, по словам Ники Лауды, "видит промежуток между двумя машинами еще до того, как он появляется", считаются супер-стартерами. Стартовав "дьявольски", как без зависти признал Стюарт, Халм вырвался вперед, но уже на первом круге Джеки его обошел.

Теперь Денни оказался колесо к колесу с Фиттипальди и Хэйлвудом, и ему пришлось "ехать очень-очень жестко, чтобы держаться вместе с этими двумя". Сначала Халма обошел Фиттипальди, потом Хэйлвуд. Денни обеспокоенно заметил, что начали расти показания температуры на приборной панели, поэтому он отстал на семь секунд от Эмерсона и Майка, чтобы "охладить мотор". Но его инстинкт бойца подсказал, что "у тех впереди еще будут какие-нибудь проблемы. А мое время еще придет". Теперь Халм шел только на 10 000 оборотах, "потому что моторы 12-й серии плохо реагируют даже на лишние 500 оборотов".

Стюарт впереди - но на этот раз чемпиону мира не удалось уйти в сольный отрыв. Больше чем на три секунды от дуэта Фиттипальди-Хэйлвуд ему оторваться не получалось. Эмерсон смог прямо сравнить Lotus с Tyrrell: "Машина Джеки так же хорошо держала трассу, как и моя, наши машины, должно быть, были настроены совершенно одинаково, так как мы одновременно начинали ускоряться или замедляться". Начиная примерно с 25-го круга, оба замедлились. У Фиттипальди

"машина стала хуже, чем была с полными баками. Мне внезапно пришлось изменить стиль вождения, и я больше не мог с заносом заходить в повороты". А Стюарт все больше убеждался, что "моя машина плохо входит в повороты".

В борьбе с дошедшим до крайности Фиттипальди и на расстоянии удара до Стюарта, Майк Хэйлвуд заметил, что у соперников появились проблемы, а также то, что "у меня был мотор быстрее, чем у Фиттипальди". Так что Майк обошел бразильца и тремя очень быстрыми кругами подобрался к Стюарту. 27-й круг: Хэйлвуд уже рядом со Стюартом, 28-й круг: Хэйлвуд пропал. Его Surtees замер в траве со сломанным поперечным рычагом подвески слева сзади.

Промокший от пота, с красным лицом, но все же улыбаясь, Хэйлвуд пришел назад пешком. "На этом круге я бы Стюарта сделал", - сказал он. И, как будто извиняясь за эту сенсацию, он добавил: "… но Стюарт сегодня не очень серьезно боролся". С конца января чемпиона мира мучили боли в животе, но пока он еще не хотел в этом признаваться.

Вместо сине-белого Surtees теперь в зеркалах заднего вида у Стюарта все больше становился черный Lotus. Каждую секунду он ждал атаки Фиттипальди. "Но у Эмерсона есть одна слабость", - считает Джеки, - "ему требуется слишком много времени, чтобы обогнать или обойти на круг другую машину". "Фиттипальди мог бы уже два круга лидировать", - сказал Джеки, когда на 44-м круге заехал в боксы. Из одного из клапанов струился голубой дым: поломка коробки передач. Tyrrell задним ходом закатили внутрь, а Стюарт принялся за ананас.

А на трассе Фиттипальди отчаянно оборонялся от Халма. Его Lotus, нейтральный вначале, теперь все больше страдал от избыточной поворачиваемости - зато вначале имевшая недостаточную поворачиваемость McLaren теперь шла совершенно нейтрально. Эмерсон знал, что "я сделал ошибку в настройках и поэтому не выиграю". До 56-го круга он защищал свое лидерство, но потом уже не смог удержать Халма. Денни, который "уже от многих слышал, что я постарел и устал", ехал навстречу победе в Гран-при, после 28-месячного периода неудач. Он не думал о последних кругах в 1971 году, "потому что был уверен: ребята сделали все, чтобы на этот раз ничего не сломалось". Халм уже трижды лидировал в Кьялами, но ни разу не выигрывал. Сегодня наконец-то справедливость восторжествовала. "Кто-то там наверху присмотрел за мной", - сказал мне Денни Халм позже вечером.

Фиттипальди с отрывом стал вторым. Третье место один за другим потеряли: Петерсон - из-за серьезных проблем с

управляемостью, Север - из-за остановки в боксах, Эймон - из-за поломки привода, и Ройтеманн - из-за мотора. И после сенсационной погони оно досталось Питеру Ревсону, который после первого круга был аж 19-м.

Ferrari ни разу не обратили на себя внимания. "Такого, чтобы все три мотора работали с перебоями, я еще не встречал", - жаловался Шетти. Ни одному пилоту Ferrari не удался круг быстрее, чем 1:20. Андретти потерял 600 оборотов, Регаццони - 800, а Икс - 1000. Как сказал Шетти, машина Андретти так плохо вела себя на тренировке "из-за чепухи. Позже, когда мы разобрали машину на заводе, то выяснили что один из болтов, на которых крепился мотор, был завернут не до конца". Марио сказал мне: "Чтобы занять четвертое место, мне пришлось ехать жестче, чем в прошлом году, когда я победил". Ему можно поверить.

Но открытием гонки стал Ники Лауда. "Ники начал догонять Икса", - удивился механик March Дэйв Симмс. С третьей попытки Ники просто и дерзко обошел звезду из Ferrari на торможении, на что "австрийская трибуна" у стартового поворота ответила топотом и криками. Уже на седьмом месте Ники на протяжении 25-ти кругов сражался с Грэмом Хиллом за свое первое очко в чемпионате, но Хилл упорно оборонялся и не пропустил уроженца Вены. Лауда упустил шестое место на длину машины. "Извини, мой Brabham частенько был очень широк", - позже сказал Грэм. А Ники? Как сказала его невеста Мариелла, - "Он приплелся в боксы и тихо запаковал вещи".

Марко привел к финишу единственный выживший BRM, что, вероятно, было настоящим мучением. У Хельмута "никогда еще не было такой плохой машины": после третьего круга с ужасной избыточной поворачивамостью, после десятого - без рычага переключения передач, а на последних 20-и кругах со стертыми шинами, у которых уже просвечивал корд. С этим оружием Марко сражался против местного героя Джона Лава, который выиграл бы здесь в 1967 году, если бы у него не закончился бензин. "Нет уж, дедушка, тебя я не пропущу", - думал Марко в кокпите. За два круга до финиша лопнувшая шина выкинула машину Лава с трассы и чуть было не захватила с собой BRM Марко. Во все стороны раскидало обломки шасси и комья земли.

Три минуты спустя Стюарт, встав на цыпочки, знаками показывал прибывшему Халму дорогу к церемонии награждения. Не успело отзвучать "God save the Queen", как Штоммелен уже помчался в аэропорт и только дома в Кельне узнал, что занял 13 место. В возникших на дорогах пробках застряла взятая напрокат машина с Марко, Гетином и Генли. Троица достала пиво, облокотилась на багажник VW и ничуть не опечалилась от того,

что пропустила ужин с Луисом Стенли.

На следующее утро выяснилось, что Дэйв Уокер не мог за завтраком удержать в руках столовые приборы: настолько сильно у него тряслись руки. Вечером чартерный рейс со всем пелетоном Гран-при, включая конструкторов и механиков, после часа полета развернулся и прилетел обратно в Йоханнесбург. "Engine troubles", - сказал Стюарт, - "поломка мотора". А самолет, на котором полетели обратно Штапперт, Бенуа и я, в Найроби чуть не угнали. Три угонщика были арестованы, что сильно напугало фрау Хеннеричи.

А Джеки Стюарта и Кена Тиррелла беспокоило другое: после Кьялами Халм лидировал в чемпионате, а McLaren в параллельном первенстве конструкторов.

MCLAREN

"Мы - самая большая гоночная команда в мире", - говорит Денни Халм, - "единственная команда в мире, которая выставляет по две машины в Формуле 1, Кан-Ам и гонках USAC - машины, которые согласно девизу McLaren, "сконструированы, чтобы выигрывать". "Бомбардировщики" Кан-Ам особенно были запрограммированы на победы (до появления Porsche с турбо). "Почему McLaren не посылает в Кан-Ам три машины?", - спросил я однажды Фила Керра. "Потому что призовые за третье место не покрывают расходов на транспортировку", - ответил Фил. "А при трех машинах одна должна будет занять третье место".

То, что много лет было "Шоу Брюса и Денни", как называли двойные победы МакЛарена и Халма, теперь называют "Шоу Халма и Ревсона". Надежность McLaren во всех областях автоспорта удивительна, в том числе и в Формуле 1 - там машины цвета яичного желтка, как правило, прорываются из середины пелетона в группу лидеров, но выигрывают довольно редко, последний раз до Кьялами в 1969 году в Мехико-сити. McLaren - на редкость практичные конструкции: все обводы очень чистые, внутренности легко доступны, без необходимости снимать мотор. "Если бы я собирался купить машину, то, без сомнения, выбрал бы McLaren", - мечтает гоночный директор Штоммелена Кобличек.

Кьялами показала, что McLaren могут не только продержаться, но и выиграть. Вовремя перешедший из BRM спонсор Yardley ("for men") немедленно выбросил в свет зажигательный рекламный слоган: "Yardley - для мужчин, задающих темп". Халм задает не только темп, но и стратегию боевых действий: Кьялами стала такой же "тактической победой", как и Монца 1968, когда в разгар антикрыльевой лихорадки, он снял заднее антикрыло и победил на "голой" машине… потому что мог достигать более высоких оборотов.

На тех, кто его не знает, Халм производит впечатление человека ленивого, потому что он никогда не бегает, только медленно ходит и между тренировочными заездами отдыхает, вытянувшись во всю длину на стене боксов… а иногда даже дремлет между штабелями шин. За этой внешностью скрывается жесткий, как сталь, жадный до борьбы профессионал. Однако чтобы дойти до границ, ему требуются две вещи: во-первых, шанс на победу, а во-вторых, быстрый партнер по команде, который по возможности сидел бы у него на пятках.

Этим допингом является Питер Ревсон: прекрасно

выглядящий 33-летний холостяк, имя которого впервые появилось в заголовках газет в 1970 году. Мир услышал героическую сагу о команде Porsche, состоящую из "бывшего каскадера и кинозвезды Стива МакКуина и нью-йоркского плейбоя и наследника миллионов косметической фирмы Питера Ревсона", которой только Андретти смог помешать победить в 12-часовой гонке в Себринге. "Наследник миллионов", в особенности, стал манной небесной для иллюстрированных журналов. А теперь, правда, хотя отец и дядя Питера и стали одними из основателей косметического концерна Revlon, "но мой отец вышел из дела еще в 1958 году и мои связи с Revlon весьма непрочны".

Нью-Йорк - тоже сейчас уже не верно: сегодня Ревсон живет в Редондо Бич в Калифорнии, а его яхта "Гонщик" стоит на якоре на Багамах. Когда агент по связям с прессой McLaren Еоин С. Янг однажды перепутал размеры "Гонщика", назвав 15 вместо 20 метров, Ревви ему ухмыльнулся: "Обо мне можешь писать все что хочешь, плохо или хорошо, но никогда больше не сочиняй, что у меня маленькая яхта". На ней, как правило, резвятся особенно красивые девушки. Также в имидж Ревсона вписывается то, что журнал "Эквайр" недавно назвал его в числе десятки лучше всех одевающихся спортсменов Америки.

При этом Ревсон вовсе не плейбой, так как ни один плейбой не работает так много и не борется так упорно: с тех пор как в 1960 году он на Morgan выиграл свою первую гонку спортивных машин на Гавайях, у него есть мечты: выиграть Индианаполис и стать чемпионом Формулы 1. Если он и достигнет когда-то второй цели, то обходными путями. В 1964 году Ревсон вместе с Крисом Эймоном и Майком Хэйлвудом ездил за частную команду Парнелла, которая использовала Lotus-BRM. Это было, вероятно, самое молодое трио всех времен в Формуле 1 и совершенно точно - самое веселое. Из-за их адреса трех парней называли "Летуны с Даттон Роад", потому что им частенько приходилось мгновенно сбегать из своей квартиры, когда прибывали английские мамаши в поисках своих дочерей. На гоночных трассах все трое - временно - потерпели неудачу. Ревсон ни разу не добрался до финиша, но в 1964 году хотя бы занял в Монце 13-е место и на Нюрбургринге 14-е. Через Индианаполис и Кан-Ам он позже попал в McLaren и назад в Формулу 1.

Родители с большим трудом приняли профессию Ревсона, но "они хотя бы делают телевизор погромче, чтобы услышать, что я наделал". Брат Ревсона разбился насмерть в гонке Формулы 3 на кольце Роскильде, это объединяет его с Тедди Майером, который в 1964 году в Лонгфорде потерял своего брата Тимми (в то время

товарища по команде Брюса МакЛарена).

Тедди Майер - маленький и седой, хотя ему всего лишь 37 лет. Он пришел из университета Корнелл, доктор по налоговому праву, финансовый гений и, без сомнения, самый важный человек из наследников Брюса МакЛарена. Ему принадлежит 51 процент акций предприятия. Остальные проценты поделены между гоночным директором Филом Керром, который отказался в Новой Зеландии от карьеры адвоката, чтобы последовать за Брюсом в Англию, но позже восемь лет работал менеджером Брэбэма, американцем Тэйлором Александером, который управляет операциями в Кан-Ам, и вдовой Брюса, Пэт Ивонн, которая еще время от времени приезжает на гонки.

На "Гонке чемпионов" в Брэндс Хэтч Денни Халм добыл этой команде сто бутылок шампанского - премию быстрейшему на тренировке в этот день. "Каждый взял себе по бутылке, только Тедди сразу несколько", - смеялся Денни. В гоночный день Денни нашел своих победителей: Хэйлвуд стал вторым, а Эмерсон Фиттипальди - с преимуществом первым. Это стало для него и Lotus первой победой в Формуле 1 после Уоткинс Глена 1970, которую слегка омрачило только отсутствие на старте Стюарта. По слухам, Тиррелл потребовал 300 000 шиллингов стартовой премии. А стартовавшим без Марко BRM достались 4, 6 и 7 места.

Отсутствие побед у "Marlboro World Championship Team" и ее непонятная кадровая политика уже скоро вызвали многочисленные слухи. Говорили, что Виселль имел разговор в главном офисе Marlboro в Лозанне и назвал свою рекламную ценность "самой высокой из всех пилотов BRM", даже в тех странах откуда заводские гонщики родом. После этого в Лозанну заглянул Марко и заметил, "что на плакате Marlboro к Гран-при Бразилии Виселль как-то сильно ухмыляется, но ничего, я тоже на нем есть". Однако кто-то убрал Виселля с плаката, так как BRM объявили состав пилотов для "Trofeo Indepenencia" в Интерлагосе из Бельтуа, Марко, Гетина и Соле-Руа, причем Хельмуту впервые доверили "P160". Уильсон Фиттипальди-отец, управляющий этой трассы, приветствовал цирк Формулы 1 с распростертыми объятьями, а Эмерсон пригласил соперников и друзей в свой близлежащий дом, для которого Мария-Хелена выбрала швейцарские обои. Сосед Фиттипальди - бразильский оригинал, который ненавидит такие технические достижения, как радио, телевидение, электрический свет, газ или холодильник, и из принципа живет, как в прошлом веке. Посетителей он краном поднимает на скалу, откуда можно войти в дом.

"Как у доктора Но", - заметил фанат Джеймса Бонда Дитер Штапперт. "Это верно", - улыбнулся Эмерсон Фиттипальди, - "но

так как он очень добрый человек, мы называем его доктор Да".

Хельмут Марко любит вспоминать о тех веселых каникулах: об игре в волейбол на пляже, ходьбе под парусом в бесчисленных бухтах, поедании крабов и моллюсков в кабаках. "И куда бы ни зашел Эмерсон, везде его бурно приветствовали. Иногда он хотел только поздороваться, но оставался и болтал полдня". Когда бы гоночное сообщество ни оказалось в Бразилии, всегда отправляются на футбольный матч. Однажды ничего не понимающий в футболе Петерсон тоже оказался на стадионе. Гол местной команды был аннулирован, после чего именно Ронни спросили по громкоговорителю, что он думает о судье. Петерсон захотел показаться человеком вежливым и сказал: "Он очень хорош" - после чего истеричные толпы его чуть не линчевали.

На тренировке Петерсон, Ройтеманн и Фиттипальди сражались друг с другом как на ножах, пока на финише Эмерсон не добыл сенсационное преимущество в две секунды. В гонке в начале лидировал Уильсон, потом Эмерсон… пока за пять кругов до конца у него не сломалась задняя левая полуось, и JPS-Lotus на глазах ста тысяч зрителей чуть не улетел в отбойники. Марко, которого Эмерсон незадолго до того обошел на круг, увидел аварию, как в замедленной съемке. Несмотря на испуг, он закончил гонку четвертым: лучший результат австрийца в Формуле 1 после Йохена.

Из-за аварии Фиттипальди Карлос Ройтеманн добыл свою первую победу в Формуле 1, но улыбка под лавровым венком была натянутой. Карлос немедленно улетел в Англию, чтобы нагнать отрыв до Ники Лауды в чемпионате Европы Формулы 2. На тренировке в Тракстоне у него на входе в правый поворот сломалась левая задняя полуось. Машина перевернулась три раза, монокок разбился и Ройтеманн оставался десять минут зажатым со сломанной левой лодыжкой.

Печальные события в мире автоспорта участились. 23 апреля, по случаю гонки "International Trophy" в Сильверстоуне, Стирлинг Мосс должен был совершить демонстрационную поездку на Vanwall, том темно-зеленом линкоре, с которого началась "английская революция" в Формуле 1, и на котором Мосс в 1957 стал первым англичанином, выигравшим Гран-при Англии. У Стирлинга в голове звучал совет его отца: "Перед началом хорошо осмотри шины, когда я демонстрировал свою машину из Инди 1938 года, то у меня лопнуло колесо". Утром этого 23 апреля Мосс-отец умер. "Я не поеду в Сильверстоун", - сказал Стирлинг своей матери, но старая дама строго на него посмотрела: "Ты профессионал и должен поехать в Сильверстоун… и я поеду с тобой".

На тренировке в Сильверстоуне Дэйв Уокер разбил свой JPS-Lotus в одной из тех странных аварий, в которых машина неожиданно покидает трассу под прямым углом. Гонку выиграл Эмерсон после жаркой схватки с Бельтуа, Гетином и Хэйлвудом, все они какое-то время лидировали… хотя на последних кругах у него погнулась подвеска. Мосс не мог бы быть большим профессионалом. Пять поломок подвески в шести гонках должны были бы озадачить, когда Эмерсон отправился на третий этап чемпионата мир: Большой приз Испании.

Харама: Бразильская погода

Между тем на крабовидной трассе Мадрида - Харама, жарившейся на солнце, кое-что происходило. Стюарт и Петерсон прилежно проходили тестовые круги. Джеки - для Goodyear, Ронни - на новом March 72 EX. Стюарт предложил шведу в шутку: "Давай-ка бросим наши машины и пойдем поиграем в гольф". Ронни кивнул. Через четыре круга у чемпиона мира оторвался задний амортизатор, Tyrrell вынесло с трассы в "эске" задней частью в забор, что плохо кончилось для заднего антикрыла и выхлопной системы.

В боксах Джеки увидел ухмылявшегося Петерсона. "Такого я не предполагал", - сказал Стюарт, - "но теперь уж, Ронни, бросай свою машину". Петерсона хотя и развернуло, но он ни обо что не ударился. Ронни сказал Стюарту: "Со мной случилось почти то же самое, что с тобой". Команде March не хватало только еще аварий на тренировке, поскольку "72 EX" и так доставлял достаточно хлопот.

MARCH

Любимый художник Робина Херда - Сезанн. "Строить гоночные автомобили", - признался он мне однажды, - "то же самое, что писать картины. Ты должен делать все сам, все мелочи - каждый мазок кистью". При работе над "72 EX", который должен был заменить промежуточный тип "721" и участвовать в оставшихся гонках в качестве "революционного чудо-оружия", конструктор слегка ошибся при выборе красок и кистей. Коробка передач была повернута на 180 градусов, пары шестерен оказались между мотором и колесами, "безопасный кокпит защищал пилота от заборов и отбойников". "Во многих отношениях", - пророчил Херд, - "управлять "72 EX" будет так же легко, как формулой 3".

Пилоты March так не считали. "72 EX" обладал ужасной недостаточной поворачиваемостью, то есть скользил в поворотах передними колесами наружу. Но новое творение Херда не было единственным "уродцем" года. BRM P180, которым, по словам Хоудена Генли, "легче управлять, чем "P160", но который медленнее его", и Ferrari 312 B3, который, согласно Жаки Иксу, в Монце медленнее на две секунды - были тоже неудачными решениями.

Робин Херд, которому тогда исполнилось 32 года, на протяжении многих лет считался вундеркиндом английского гоночного автостроения. Его карьера удивительна, даже если он и признается в спокойные минуты: "Моей самой большой ошибкой было то, что я не пошел в бизнес вместе с Йохеном Риндтом. Но Макс помешал делу в самый последний вечер - прежде, чем я уволился от Кейта Дакуорта". Прибыль своей общей команды Риндт, Херд и Экклстоун делили бы в пропорции 45:45:10. Годовая зарплата Риндта составляла бы 2 400 000 шиллингов, Херда - 700 000 шиллингов. Но в августе 1969 года Херд заявил Йохену, - "очень, очень жаль, но мы основываем March". В ответ Йохен дал своему маленькому псу, который живет у Нины и сейчас, кличку "Робин".

Макс Мосли, Алан Риз, Грэм Коукер и Робин Херд из первых букв своих фамилий составили слово M-A-R-C-H. Начальный капитал составили несколько тысяч фунтов, которые были выиграны в пари на тему "Стюарт будет чемпионом мира 1969 года" у одного лондонского букмекера. Характеры четырех директоров были разными, как вода и огонь, квартет не смог долго держаться вместе. Первым пострадавшим был директор производства Коукер. Вернувшись из отпуска, он вдруг обнаружил

царящего за своим письменным столом Билла Стоуна. На вопрос: "Что этот человек здесь делает?" Мосли ответил коротко: "Теперь он всегда будет здесь сидеть". Когда Коукер насмерть разбился в Сильверстоуне, он уже не имел отношения к March.

На большой презентации March в декабре 1971 года невысокий гоночный директор Алан Риз примостился, как незваный гость, на краешке стола. У него единственного не было именной таблички, он единственный не был представлен. Позже я болтал с ним о неких десяти искателях приключений, которые нашли несметные сокровища, но при дележе дрались до тех пор, пока не остался один… Риз вымученно улыбнулся: "Я знаю эту сказку и знаю, что ты имеешь в виду". Мосли и Херд предложили Ризу заняться клиентами-пилотами и младшими формулами, но Алан не хотел оставлять свою работу гоночного директора. Так ушел и он; остались Макс и Робин. Сегодня каждый из них владеет 40 процентами March, остальные 20 принадлежат банку Jonathan Guinness. То, что однажды один из них будет владеть 51 процентом, нельзя себе представить, поскольку они нуждаются друг в друге. Мосли - только бизнесмен, Херд - только конструктор. "И у нас за три года не было ни одной ссоры, хотя наши характеры такие разные", - отметил Робин.

Мосли - сын бывшего английского рабочего фюрера сэра Освальда - уже в 24 года был адвокатом, "что так быстро возможно в Англии", а затем - недолго гонщиком. Его самое яркое воспоминание - когда он опередил Грэма Хилла в моросящий дождь в той фатальной гонке в Хоккенхайме 1968 года, которая стоила жизни Джимми Кларку. У него светло-рыжие волосы, бледное, очень моложавое лицо, но холодные, как лед, глаза человека, вернувшегося с войны. Так что глаза его подходят для Ремарка, а карьера - для Роббинса *[Гарольд Роббинс (1916-1997) - популярный американский писатель. Автор многочисленных бестселлеров о "сильных личностях", добившихся жизненного успеха.]*. До первого миллиона фунтов, согласно Максу, "осталось уже немного", но первый год в March "еще более дикая история" - тот сезон, когда вдруг на машине, о которой еще несколько месяцев назад никто и не подозревал, поехали шесть пилотов мирового класса: Стюарт, Север, Эймон, Зифферт, Андретти и Петерсон.

Его, March 701, построил Робин Херд. Херд еще ни разу не забывал что-либо на кульмане или в мастерской, но "в миру" - запросто. Однажды он полетел на Нюрбургринг, одетый только в синий комбинезон, в белых теннисных туфлях. Единственным багажом был платок, в который он завернул бритвенные лезвия, зубную пасту, масло от солнца и паспорт. Паспорт был

единственным предметом, за которым нужно было следить, и как раз его-то он и потерял. Кто-то отвез Робина до границы, сунул в руку пару банкнот и посоветовал: "Иди медленно через контроль и в случае чего скажешь, что хочешь просто поменять деньги. На той стороне сядешь обратно". Трюк удался, и в ближайшем английском консульстве Робин получил дубликат паспорта.

Петерсон знает аналогичную историю. "Когда в Руане я почти выиграл гонку Формулы 2, мы решили сразу провести тесты в Ле-Кастелле. Робин полетел из Англии. Мы встретились в боксах, и он сказал: "Проезжай каждый раз по пять кругов, потом останавливайся, чтобы можно было настраивать машину". Когда я остановился вторично, Робина не было". Он неожиданно уехал, чтобы не опоздать на самолет.

Мыслитель Херд тяжело засыпает. Он долго читает по ночам, оставляет зажженным свет, пока дремлет часа четыре, потом опять читает. Однажды он пришел в комнату Лауды, сказал: "хелло, Ники", а увидев, что вместо Ники присутствует только его невеста Мариэлла, лежащая в постели, проговорил "very nice" и снова вышел. Дома в Оксфорде у Херда трое замечательных мальчишек, "сплошь маленькие Робины", как заметил Лауда. В команде March говорят по-английски, даже Ники и Макс. Но, каждый раз, когда Петерсон слышит, как Лауда с венскими друзьями говорит на своем диалекте, то замечает: "Ну вот, опять этот проклятый язык фрицев".

Оба партнера по команде хорошо понимают друг друга, даже если в ходе сезона Ники и проявил себя лучшим тестером. Ронни - не "тип инженера", как Хилл или Донохью. Он начинает настраивать машину, а потом принимает ее такой, какая есть, и потом просто едет так быстро, как может - прирожденный талант гонщика. Впервые я встретил Ронни девять лет назад. Это было на 3-часовых гонках на картах в Мюнхене. Он победил, я стал несчастным десятым. Швед, у которого теперь десять комбинезонов, три из которых он постоянно берет на гонки, "по одному на день, поскольку терпеть не могу, когда он пропотеет и воняет", тогда единственный носил настоящую гоночную одежду. В 1966 году его в борьбе за чемпионство победила дочь итальянского миллионера Сюзанна Раганелли. Об этом эпизоде вспоминал Уолтер Хайес: "Тогда мы боялись: если он не может победить ее, то тогда женится на ней и запретит гоняться. Тем самым он навсегда пропал бы для Ford в пользу Италии и Ferrari. Но, к счастью, невеста Ронни - шведка Барбро".

"Ники Лауду", - говорил Ронни, - "было еще сложно оценить как гонщика". Когда Ники первый раз сел в Формулу 2 в Тракстоне, то показал 1:14,0, всего на 0,4 секунды хуже рекорда, а

потом пошел на трассу понаблюдать за Ронни. Возбужденный, Ники прибежал обратно: "Невероятно, как Ронни проходит сложные повороты. Я так не могу, я сдаюсь". Когда же Лауда посмотрел на секундомер, показывавший время Петерсона, то был удивлен: 1:14,0. Тот же Лауда, который летом в Хоккенхайме сам протестовал против своего поула ("никогда и не показывал такое время"), несколькими месяцами спустя был достаточно умен, чтобы так же, как и многие другие, пропустить поворот Sachs и отсчитывать секунды до хронометража, "чтобы не быть слишком быстрым - это бросится в глаза". Над Петерсоном и Лаудой в 1972 году надзирал тучный, очень богатый американец итальянского происхождения Энди Гранателли, босс фирмы STP. В 1970 году благодаря Эймону и Андретти он начал дела с March. В 1971 году он несколько прикрутил денежный кран. Поскольку внезапно был расторгнут и контракт с шинной фирмой, обещавший 70 000 фунтов, March оказались одной ногой банкротами. В нужде у Макса родилась идея, предложить гонщикам - Галли и Солер-Руа - выкупить часть капитала команды. В 1972 году Гранателли вновь стал платить March больше. Херд предполагает - около 45 000 фунтов, но недооценивает ее, поскольку почти столько же платил и Ники Лауда. А он не был в March на положении бога, как Гранателли.

Злые языки выражали сомнение в том, жив ли еще Гранателли. На официальном представлении сезона Мосли оправдал его отсутствие тем, что "ему надо было отвезти больную жену в госпиталь". На групповом рекламном фото March было оставлено место, в которое позднее подрисовали характерную голову Гранателли. По американскому ТВ я часто видел "Мистера 500", как его с ликованием называли после победы Андретти на Инди. Он сидел в открытом спортивном автомобиле, хвалил свою присадку к топливу, произносил на манер стартовой команды Инди: "Джентльмены, очистите ваши моторы", поворачивал ключ зажигания и с шумом уезжал.

Однако самую изысканную историю про Гранателли рассказал мне Уолтер Хайес. Это история о том, как он попал в гонки Гран-при. В 1967 г. в Нюрбургринге Гранателли, привыкшего к беспрестанному шуму "горшков для пилотов-сорвиголов" совершенно поразило то, что пелетон проходил только через каждые восемь минут, и потом снова наступала тишина.

Вдруг - возбуждение в публике, хотя ни один гоночный автомобиль не проезжал.

"Что случилось?", - спросил сбитый с толку Гранателли.

"Хилл обогнал Эймона", - спокойно ответил Хайес.

"Черт побери, откуда ты можешь это знать?"

"Потому что я прочитал это на сигнальной доске", - объяснил Хайес. "Номера обоих поменяли местами".

Гранателли выглядел полностью растерянным. "Что за странный способ смотреть гонки?" - сказал он и пошел домой.

Surtees

С человеческой точки зрения пилотам March ближе всего были гонщики Surtees. Петерсон был дружен со своим партнером в Ferrari Тимом Шенкеном, Лауда - с Майком Хэйлвудом.

Отец Тимоти Теодора Шенкена был поляком, родившимся в России и позднее эмигрировавшим в Австралию. Тим, неуклюжий типаж, похожий на Энтони Перкинса *[Э.Перкинс (1932-1992) - знаменитый американский киноактер.]*, неохотно летает, спит перед гонками с черными наглазниками и наушниками (как пожилые американки в трансатлантических полетах) и выглядит постоянно несколько небритым. Под шлемом его глаза блестят, как у Джека Брэбэма. "Очень профессиональный парень", - хвалит его Шетти. "Он продвигается шаг за шагом и осознает это". Компаньон Сертиза, Роб Уокер, уверен, "что Шенкен постепенно станет так же хорош, как Хилл; без фейерверка поначалу".

Хэйлвуд профессионал в меньший степени. Он дольше остается на вечеринках и охотнее стучит на ударных или клавишных, чем дискутирует о передаточных числах коробки передач. В пороховом дыму сражений Гран-при происходит многое, что снаружи остается незамеченным. Например, так как Питер Гетин, который часто простужается, должен все время стараться, чтобы "чихнуть не в повороте, а только после него". Или язык знаков между Хэйлвудом и Лаудой. Когда один из двух видит, как другой вылетает или вообще идет пешком, со шлемом в руке, то показывает ему два растопыренных, двигающихся вверх пальца *[Неприличный жест в европейских странах.]* - сигнал, не нуждающийся в переводе. Однажды Майк, подняв правую руку с руля, чтобы приветствовать Ники, едва не угодил в отбойник. В другой раз Лауда хотел его разозлить знаками и слишком поздно увидел, - "господи, да это не Майк, а Сертиз".

Сертиз сказал мне как-то, что поздно вернувшийся в Формулу 1 Хэйлвуд был "слишком долго вместе с неправильными людьми, но такое случается легко". Разница между сгорбленным, аскетичным Джоном и радующимся жизни Майком огромна, поскольку Сертиз имеет строгие принципы. Например: итальянская фабрика керамических изделий "Pagnossin" купила контракт для де Адамича в команде Surtees и заботилась о приятной атмосфере. Известны дружественные, бесхитростные ободрения типа: "Если вам будет нужен кофе или что-то подобное…" Но Сертиз запретил механикам заказывать что-либо, предварительно не заплатив. И при случае он страшно кричит на блондинку Донателлу де Адамич, если она неверно засекает

время или перепутает двух гонщиков.

В Хараме Сертиз отсутствовал, поскольку участвовал в гонке Формулы 2 в Японии. Командой руководил компаньон Джона - Роб Уокер. Потомок изготовителей виски по внешнему виду, одежде и манерам - совершенный английский джентльмен. Рядом с ним незаметно всегда находится дворецкий, но ни в коем случае не Линдсей *[Сэр Девид Линдсей - герой нескольких романов немецкого писателя Карла Мая (1842-1912). Образец раброго, щедрого, хотя и ворчливого английского джентльмена.]* Карла Мая, а просто практик. Отсутствие обычно небрежного Сертиза имело двойные последствия. Во-первых, атмосфера в команде становилась более свободной, но зато, во-вторых, Хэйлвуд не мог победить, поскольку обычно "Большой Джон" настраивает машину Хэйлвуда. Майк, как подтверждал Уокер, "не имеет ни малейшего представления о технике или настройке".

Крис Эймон прибыл в Испанию с опозданием, бледный и уставший. Его задержала в Лондоне операция на почках. И Север объявился с перевязанной правой рукой. Его объяснение - "дома в Париже я прикоснулся к горячей плите" тотчас же было опровергнуто Стюартом. "Должно быть, ты схватился за какие-то Hotpants *[игра слов. Hotpants [горячие штаны] - короткие облегающие дамские шорты.]".* Север, кучерявый и голубоглазый - это предмет увлечения всех любительниц автогонок. Когда в GPDA однажды обсуждалась проблема сигналов флагами, Север предложил поговорить и с публикой. "Я вижу снова и снова, что девушки машут мне своими пуловерами, и это многоцветие сбивает с толку". Это вызвало раскатистый хохот у товарищей. Они подумали про Тома Джонса, которому девушки бросали на сцену свое нижнее белье.

Механики BRM неожиданно прибыли на пароходе. Из Саутгемптона до Бильбао им потребовалось 36 часов. Еще более удивительно было то, что BRM отказались от услуг Марко и послала его на гонку Интерсерии в Имолу. Армада состояла из пяти пилотов, шести машин, одиннадцати моторов, тринадцати механиков и очень большого хаоса. Гетин отказывался садиться в "P180", но ему пришлось. Солер-Руа требовал в случае, если он не получит машину Гетина, вернуть на месте 1,7 миллиона шиллингов спонсорских денег. А Виселль вынужден был вести тяжелую бумажную войну: Стенли пронюхал, что швед должен будет пилотировать в Монако McLaren и добился от него письменной гарантии, что в 1972 году он не будет ездить ни на какой машине, кроме BRM, которую он ему, правда, не гарантирует на каждую гонку. Споры шли даже половину тренировки. Так что климат в команде был отнюдь не лучший.

Зато фирма Marlboro обслуживала пилотов BRM как королей. Каждый получил арендованный автомобиль с шофером. В Мадриде все корзины для бумаг оклеены плакатами Marlboro, везде - рекламные транспаранты. В бюджете размером 1,5 миллиона шиллингов на Гран-при есть даже расходы на восьмичасовой праздник. Marlboro арендовала арену для боя быков и запустила туда старый экипаж с Дикого Запада, Гетин бросал лассо, через громкоговорители раздавались песни в стиле пионеров-переселенцев. Далее последовали танцы фламенко, и, для хорошего окончания - народная коррида с молодыми бычками, которые, правда, были уже в возрасте двух лет и весом за 200 кг. Один из шинных техников ушел с арены, хромая, со сломанным пальцем на ноге, Гетин участвовал в акции совсем недолго, и, таким образом, я тоже решился перепрыгнуть через барьер. "Смотри, Хайнц, я не хотел бы навещать тебя завтра в госпитале", - кричал мне Жаки Икс. Я остался, в красно-желтой накидке, еще на протяжении четырех выходов бычков. Конечно, ничего не случилось. Удовольствие на самом деле безобидное.

В Хараме танцевали не так много фламенко, как самбы: Эмерсон и Уилсон Фиттипальди были братьями, впервые стартовавшими вместе в одной гонке чемпионата мира Формулы 1. История не знает этому аналогов, даже в случае братьев Родригез: когда Рикардо в 1962 году потерпел аварию, Педро еще не выступал в Больших призах. Эмерсон неохотно говорил о своих шансах на победу. "Мне все еще придется мучиться, выступая с полными баками. Стюарт и Халм скорее победят, у них гораздо больше опыта". Денни был полон самоуверенности: "У меня одно желание - еще раз побить Стюарта." И добавил с ухмылкой: "А потом - еще раз".

Но еще были Ferrari. В Маранелло заставили красные болиды похудеть на 20 кг, помудрили с системой смазки и измененным задним антикрылом. Matra Эймона стала легче на 50 кг. От новых творений опасность, напротив, не исходит. У BRM P180 слишком перегружена задняя часть, отчего он "виляет хвостом", а March 72 EX охвачен проблемами с трансмиссией. Мосли говорил: "Нужно только повернуть винт, но мы не знаем, насколько". Лауда констатировал, что меня еще никогда не разворачивало на Формуле 1… а на "72 EX" - уже через четыре круга". В стане Surtees быстрейшим был де Адамич. Это вызвало предположения Шенкена и Хэйлвуда о том, что он - единственный, имеющий на машине блокировку дифференциала, что и обусловило разницу.

Быстрее всех оказался Эмерсон на своем JPS-Lotus, на котором он потерпел аварию в Бразилии, но выиграл в Сильверстоуне. "Оставим на заключительную тренировку

машину, как есть", - кричал он с энтузиазмом Чэпмену. "Ничего не меняем, все уже отлично". Такие же слова я слышал в 1970 году от Йохена в Брэндс Хэтч, до того, как он на следующий день "попал в дьявольские неприятности". Скоро Эмерсона постигла серьезная поломка поршня. Чэпмен отправил его во второй Lotus, на котором ездил Уокер. Эмерсон приблизился к своему времени на 0,2 сек. Так что сервис для пилота # 2 не мог быть слишком плохим. Но: Икс и Халм побили бывшее сначала лучшим время Фиттипальди.

"Операция Поул" Стюарта не сработала. "Только я разогрел мои новые квалификационные шины, начался дождь. Еще бы четверть часа - и я бы настиг Икса". За пять минут до конца тренировок, уже переодетый, Икс стоял в боксах, лениво улыбаясь. Его мальчишеское лицо сияло. Когда я поздравил его с первой поул-позицией со времен Зандвоорта 1971, бельгиец сказал: "Над этим мы и работали много. Впервые за долгое время у Ferrari правильный баланс, правильная управляемость". Свои заслуги Икс недооценил: "Если тебе удался хороший круг, у тебя никогда нет ощущения, что ты действительно быстр. Все это - лишь вопрос, как ты настроил свою машину".

Икс был уверен в себе; Халм решил "держаться впереди до первого поворота, остальное - не проблема"; Фиттипальди был настроен по-деловому; Стюарт подавлен, "поскольку на этой узкой трассе так тяжело обгонять". Так выглядели четыре фаворита первой европейской гонки чемпионата мира. После сильного дождя перед обедом трасса медленно подсыхала. Наконец все пилоты решились на установку сликов, однако Икс до последнего ожидал дождя. Поэтому он выбрал мягкую смесь B-34 ("на случай, если опять случится ливень"), Фиттипальди - более жесткую смесь B-32. "Наши шины", - сказал мне Брюс Харрис из Firestone, "не сопоставимы по твердости с гранитом или по мягкости с жидким мылом, но все же заметно отличаются". Если гонка будет решаться между Иксом и Фиттипальди, то погода должна сыграть свою роль.

Когда машины начали прогревочный круг, дома во Фрибурге Симона Зифферт включила телевизор. "Странно: я ожидала, что на экране вот-вот появится Зеппи. Это был бы его 99-й Гран-при". Симона выключила телевизор еще до старта и не видела суету вокруг Фиттипальди. Эмерсон почувствовал "вдруг что-то горячее на спине" и оказался залитым жидкостью в кокпите, из чего понял, что лопнул дополнительный бак. Так же молниеносно, как Эмерсон сменил комбинезон, был снят и 18-литровый бак (точно рассчитанный фактор безопасности). Гонщик должен был стартовать лишь с 153 литрами бензина. Этого могло хватить, а

может, и нет. В 1964 году Кларк победил в Спа, поскольку у шедших впереди трех гонщиков кончилось топливо…

Стартовая команда прозвучала нерешительно. Эмерсон, у которого были проблемы и со стартом тоже, сконцентрировался, как почти все остальные, на Халме, рванувшем вперед, как торпеда. В конце прямой Эмерсон заметил, "что Регаццони с заблокированными колесами, два из которых были на траве, проскользил мимо меня". С левой стороны проскользнул Бельтуа, за ним вслепую последовал Петерсон "и как раз, когда я тормозил перед поворотом, между моими колесами оказался де Адамич". Ронни был вынужден уклоняться на бордюры, повредил подвеску, позже развернулся на прямой, а затем у него лопнул бак. Ронни ничего не оставалось, как покинуть машину облитым бензином: "Неудачи, которых хватило бы на год, в одной гонке". Лауда остановился с заклинившей педалью газа.

Четыре круга Халм лидировал, пока его не одолел Стюарт. Но и Фиттипальди в жестких весенних гонках устранил свои слабые места в технике обгонов, которые Джеки заметил еще в Южной Африке. Пятый вначале, Эмерсон обошел одного, второго, третьего противников. Регаццони - на втором круге, Икса и Халма - на пятом, Стюарта, "который тормозил все еще до 150-метровой отметки" - на девятом. Фиттипальди лидировал, а Стюарт вскоре был вынужден пропустить и Икса, который, правда, все больше проигрывал летящему Lotus. Чэпмен в боксах был "absolutely delighted" *[абсолютно удовлетворен (англ.)]*: "я всегда счастлив, когда вижу, что мой пилот после плохого старта пробивается вперед… и может ехать в стиле чемпиона". Стюарту блестящая езда Эмерсона напоминает Кларка: "он сегодня ехал так, как часто ездил Джимми, хладнокровно, спокойно и расчетливо, сделав рывок в нужный момент".

Далеко позади Фиттипальди происходили драмы. Две глобальных поломки (Солер-Руа и Виселля), две треснувшие коробки передач (Бельтуа и Гетин), поломка мотора (Генли) обеспечили убийственный баланс для BRM: ни одной машины на финише. Бедному Штоммелену ничего не принесло число "16". 16 - стартовый номер, 16-й на тренировке, 16-й в гонке, на 16-м круге вылетел с трассы, "не успев ничего понять, задней частью машины в ограждение".

После 25-и кругов началось то, чего боялся Фиттипальди, но на что надеялся Икс: ливень. Почти играючи Икс аннулировал свое 7-секундное отставание и грозил в любой момент обогнать. "Если дождь будет продолжаться", знал Жаки, "я еще очень-очень сильно осложню жизнь Эмерсону". То, что Икс потерял машину в шпильке и вновь отстал на три секунды, дало Фиттипальди лишь

небольшую передышку. Позднее Эмерсон рассказывал мне: "Снова и снова я щурился на небо в поисках спасения - и, наконец, увидел за водяным занавесом проглядывавшее солнце. Так что я, собрав мужество, сказал сам себе: "Эмерсон, сегодня еще будет бразильская погода"… и сразу после этого дождь прекратился". Теперь он вновь стал отрываться от Ferrari.

Стюарт прочно обосновался на третьем месте, Халм - на четвертом, с трудом, правда, продолжая гонку без четвертой передачи. Когда "вся коробка передач развалилась", Халм вынужден был сойти, и наблюдал с жестоким удовлетворением, что и Стюарт не избежал "Troubles" *[неприятностей (англ.)]*. Север уже заменил правую переднюю шину, поэтому тревога Тиррелла за Джеки только возросла. "Rite front", приказывал он вывешивать на протяжении кругов сигналы своему чемпиону - "следи за передним правым колесом". На 69-м круге Стюарт волчком вылетел с трассы в повороте, уходящем под гору и проходимом на 4-й передаче, том же, что и на предварительной тренировке, заехал в боксы без переднего обтекателя и с разбитым радиатором и задумчиво выбрался из машины. "Масляное пятно?" - спросил я Джеки. "Я не знаю. За круг до этого его не было. Что-то произошло, но я пока не имею понятия о том, что именно". Подозрение Джеки насчет дефекта машины Тиррелл первоначально отверг: "Ребята не нашли поломок".

Так Фиттипальди получил два Ferrari, следующие позади него: Икс и твердый, как сталь, Регаццони. Клей боролся с дефектной блокировкой дифференциала, "которая раздражала меня еще на тренировке. Я едва мог держать Ferrari прямолинейно, но ехал так быстро, как мог". Незадолго до конца гонки Фиттипальди обошел Регаццони на круг, и частота пульса в боксах Lotus удвоилась. Механики были наготове для панически быстрой дозаправки. Мария-Хелена знала: "Если Эмерсон победит, то это будет драматично". Последние круги Фиттипальди проходил с исключительной осмотрительностью, экономя бензин, как можно меньше нажимая на педаль газа. На последнем круге Дэйв Уокер, имея на 18 литров топлива больше, чем Эмерсон, но пройдя гонку не так интеллигентно, остановился с пустым баком и проиграл 7-е место Уилсону Фиттипальди. Когда Эмерсон увидел катящийся автомобиль Уокера, "то задержал дыхание. На последнем круге я не осмеливался дышать". Страх в боксах Lotus рос, напряжение парализовало нервы. Эмерсон в кокпите разработал аварийный план: "Я еще только однажды дам полный газ, чтобы перевалить через холм… в самом худшем случае оттуда я накатом доеду до финиша. Для этого должно хватить преимущества в 20 секунд".

Через 19 месяцев после Уоткинс-Глена Фиттипальди победил снова, и снова Lotus завоевал Гран-при, но: какое отличие! На этот раз конкуренты сошли не перед, а далеко после Фиттипальди. Эмерсон испытывал невероятное облегчение, излучая через край счастье победителя. Икс - тихо радовался второму месту, Регаццони - был слегка раздражен третьим: "Мне надо было сделать больше". Финишный спринт за места с 4-го по 6-е выиграл де Адамич, перед Ревсоном и Паче. Последний хотел отпраздновать свое первое очко в чемпионате мира с шампанским в отеле "Luz Palacio", когда друг отвел его в сторону: "Тебе надо срочно возвращаться в Бразилию. Умер твой отец".

Возвращение Lotus к победам было и так достаточно драматично, но вызвало и другие драматические события. Чэпмен в суете чествования победителей от толчка сзади выплеснул бутылку кока-колы на костюм испанского министра спорта. Испанская полиция сразу стала подозревать, что Колин мог организовать покушение и на принца Хуана Карлоса, и тотчас арестовала его и Эмерсона, который хотел прояснить заблуждение по-испански. Однако Чэпмен не двинулся с места: "Я требую официального извинения президента испанской автомобильной федерации". Когда оно последовало, Чэпмен сказал: "Вот так - а теперь я лечу в Англию". Следующим утром таможенник аэропорта обнаружил в чемоданчике гоночного директора Lotus Питера Уорра миллион песет (стартовые и призовые деньги), схватил деньги и бросился наутек, Уорр - за ним. Только через три часа полиция отпустила его, вместе с миллионом.

Днем позже грузовик Lotus потерпел аварию на автостраде близ Барселоны. Встречная машина, выехав на чужую сторону дороги (водитель заснул за рулем), врезалась в лоб. Была сломана ось, сорвана боковина, водитель с переломами ребер - в госпитале. Только чудом ни одна из машин Формулы 1 не пострадала.

"Lotus 72 все еще быстрейший и самый нервный автомобиль", - говорил Джеки Стюарт, "и Эмерсон в великолепной форме. Он - тот из нас, который в этом году вероятнее всего станет чемпионом". Набрав 15 очков, Эмерсон присоединился к лидировавшему в зачете Халму. А Мария-Хелена Фиттипальди заверила меня: "После такого начала у нас вполне оправданные надежды в чемпионате… в конце концов я - самый большой фанат Эмерсона".

Мария-Хелена: История любви

У Мари-Хелен Дудинг, которую теперь зовут Мария-Хелена Фиттипальди, английские родители. По мнению Эмерсона, "очень английские". Отец руководит финансовым предприятием в Сан-Паулу. Мария-Хелена училась в школе в Англии, в 16 лет вернулась в Бразилию и хотела стать стюардессой. Начла она в качестве девушки за стойкой, в компании British United Airlines (BUA). Единственный член клана Фиттипальди, которого она мельком знала, была Сюзи, жена Уилсона, "поскольку она приносила иногда срочные письма, которые я передавала с пассажирами в Англию".

Незадолго до Рождества 1969 года Джим Рассел летел из Сан-Паулу в Лондон. Мистера Рассела доставили в аэропорт Сюзи и черноволосый парень с длинными бакенбардами, смешными щеками, как у хомячка, заразительным мальчишеским смехом и оспинами на лице, в которых повинна не оспа, а угревая сыпь. Бакенбарды, щеки и мальчишеский смех принадлежали, конечно, Эмерсону. Типично для него, что вперед он послал Сюзи: "Спроси девушку, не даст ли она свой номер телефона?".

Мария-Хелена отклонила просьбу: "Вам он не нужен. Если у Вас есть письма, просто приносите их сюда". Но номер все-таки написала. В пятницу, когда она пришла с пляжа домой, то услышала, что звонил "стеснительный мужчина". В понедельник он уже стоял у стойки с приглашением на ужин. Мария-Хелена говорит: "Чтобы отделаться от него, я придумала рейс, который якобы прибывает в три часа утра, и я должна его дождаться". Эмерсон снова пришел в три часа. Его счастье, что рейс на самом деле опоздал. "Мы были единственными людьми в аэропорту, так что я уже не могла снова отказать", - рассказывала мне Мария-Хелена. "Так что мы поехали ужинать. Эмерсон был таким робким и намного больше нервничал, чем я".

Эмерсон рассказывал о своем отце. "Он футбольный комментатор?" - спросила Мария-Хелена, что разозлило парня: "Нет, конечно же, он комментатор гонок". К сожалению, она не имела никакого понятия о гонках, извинилась Мария-Хелена. Эмерсон был так взволнован, что не мог припарковать свою машину.

". Остальное было полной конфузией. Эмерсон повел девушку в турецкий ресторан. Вы любите турецкую кухню? Совсем нет. Я тоже нет, признался Эмерсон, но я заблудился и совсем не сюда хотел идти. Они переместились в другой ресторан. На следующую встречу Мария-Хелена пришла с братом, на следующие, очевидно,

нет, поскольку в марте 1970 она полетела дешевым тарифом BUA в Англию на каникулы. Эмерсон полетел с ней, чтобы закончить гоночную программу. 31 марта они поженились в английской школьной церкви, в синих джинсах и пуловерах. Эмерсон забыл, что потребуются кольца (но месяцем позднее купил их в Швейцарии) и сразу же дал телеграмму семье Марии-Хелены: "Just married" *["Только что поженились"]*. При передаче текст исказился, и содержание его чуть не сбросило маму со стула. Телеграмма гласила: "Must married" *["Вынуждены пожениться"]*.

Ребенок, о котором тогда ошибочно подразумевалось, должен был появиться на свет в Рождество 1971 года, но родился мертвым из-за последствий автомобильной аварии под Дижоном. Всем, кто высказывал соболезнования, Мария-Хелена говорила обезоруживающе: "Мы попытаемся опять". Эмерсон с каждого Гран-при привозил домой матерчатых зверюшек и с большой фантазией украсил для своей жены детскую комнату. Их язык в общении друг с другом имел поэтические черты. "Между собой мы никогда не называем друг друга по именам, а говорим "Нани" и "Наниньо", "Гуче" и "Гучиньо" - маленький медведь", - рассказывала Мария-Хелена. "Иногда я называю его грудным ребенком. Потому что Эмерсон пьет молоко литрами из-за того, что его желудок очень чувствителен. А вот алкоголя он, напротив, не употребляет. И, кроме того, он не курит".

Не так молниеносно, а несколько более осмотрительно поженились и Уилсон Фиттипальди с Сюзи: через девять лет после того, как он пригласил ее на летний праздник в Сан-Паулу. "Нам обоим тогда было только по 14 лет, поэтому папа Фиттипальди требовал нашего присутствия дома уже в половине одиннадцатого". Жену сегодняшнего заводского пилота Brabham раньше звали Сюзанна Хардтмайер и она еще более интернационального происхождения, чем Мария-Хелена. У Сюзи швейцарские родители. Ее отец руководил фирмой по экспорту и импорту масла, кофе, хлопка и ментола, работал в Америке, но вернуться в Швейцарию не смог, поскольку разразилась война, поэтому он переехал в Бразилию, уже с Сюзи, родившейся в Нью-Йорке.

Таким образом, Сюзи имеет тройное гражданство: у нее швейцарский, американский и бразильский паспорта. "Но когда я в 16 лет впервые приехала в Швейцарию, чтобы окончить коммерческое училище и отработать год в банке, я не понимала ни слова". Только в 1972 году Сюзи впервые увидела Нью-Йорк. Она была "очень разочарована, поскольку не увидела из самолета статую свободы, которую хотела поприветствовать".

Жены Фиттипальди похожи друг на друга как сестры: обе

необычно миловидны, приятны и дружелюбны к тем, кому доверяют, и преклоняются перед своими мужьями-гонщиками. Четырехлистный клевер говорит в общей сложности на семи языках: португальском, испанском, итальянском, английском, французском, немецком и даже швейцарском диалекте, с которым, правда, у Эмерсона аналогичное горе, как и у Регаццони, который однажды поприветствовал своего шефа Шетти словами: "Herr Doktor, wia gahts?" *[Господин доктор, как дела?]*, а меня озадачил проклятием "Gopferdammich" *[швейцарское ругательство]*. Учителем языка у Фиттипальди - Рожер Бенуа. "Мария-Хелена лучше ругается, чем Эмерсон, зато Эмерсон уже знает все цифры. Только "Chuchichaschtli" (кухонный ящик) он все еще выговаривает с хрипящими звуками".

Я помню, как Эмерсон в своем первом победном интервью еще извинялся за свой английский: "Я не могу говорить по-английски, лучше я скажу ездой".

С начала лета 1971 клан Фиттипальди живет в местечке Лонай с населением 1100 душ близ Лозанны. Аренду 2000 франков в месяц Эмерсон и Уилсон оплачивают с общего банковского счета. По сравнению с почти королевским штатом придворных Джеки Стюарта в Бегнинсе, Фиттипальди живут очень красиво, но почти скромно. Дом на две семьи находится в горах, достаточно далеко от автобана, с видом на Женевское озеро. Особой гордостью двойной семьи является полуторагодовалый сын Уилсона Кристиан, который уже совершенно помешан на автомобилях.

Сюзи не только заботится о ребенке, она работает и с корреспонденцией, бронирует комнаты в отелях и авиабилеты, ведет домашнее хозяйство. Кофе здесь пьют из супермаркета, марки "Migros", но когда земляки привозят бразильский, радости нет предела.

"Что бы нам дали два отдельных дома?" - спрашивает Сюзи. "Мы же одна семья и принадлежим друг другу". Семейное чувство Фиттипальди невероятно выражено, даже если однажды Уилсон сказал: "иногда мне кажется, лучше б меня звали Уилсоном Брауном. Когда имеешь такого знаменитого брата, каждый, услышав наше имя, думает только об Эмерсоне". Место жительства в Швейцарии выбрано не из-за налоговых соображений (Эмерсон платит свои налоги по-прежнему в Бразилии), Лонай был выбран из-за своего благоприятного расположения. " 35 километров от аэропорта Женевы", - прикидывает Эмерсон, "и 25 километров от Джеки Стюарта".

Их жены, их дома

Когда десять лет назад участвовал в своих первых гонках в Англии, по их окончании он часто всю ночь тратил на поездки домой в Глазго. "Почему ты не возьмешь себе небольшую квартиру в Лондоне?" - спросил его один друг, чем испугал Джеки: "Ради Бога, я не могу себе такого позволить. Я только начинаю зарабатывать деньги гонками, и не могу знать, насколько хорошо это будет продолжаться". Известно, что продолжилось хорошо. В 1965 году, когда Стюарт стартовал за BRM с годовым гонораром 280.000 шиллингов (Йохен, впрочем, на Cooper за 140.000), он благоговейно посетил виллу Йоакима Боннье на Женевском озере и спросил: "Скажи честно, Йо, ты на самом деле столько денег зарабатываешь гонками, чтобы купить такой дом? Я не могу поверить".

Три года спустя Стюарт купил у богатой швейцарки, "которая, как леди Чаттерли, удрала с садовником", Клейтон-Хауз в Бегнинсе. "С подъездом, как у дворца Версаль, но с ужасными обоями и шторами". Первый архитектор, который переоборудовал миллионную виллу, стал банкротом, но второй, Эрих Барт, заработал. Быстро была добавлена сауна, затем пригодный даже для Олимпиады плавательный бассейн. "Однажды Нина Риндт сказала мне: "Я не знаю столь счастливой супружеской пары, как Джеки и Хелен".

Их сынишки, Пол и Марк, лучше говорят по-французски, чем родители. Хелен - не та жена гонщика, про которую можно прочитать в специализированных журналах. В Клейтон-Хауз гораздо меньше говорят про гонки, чем, например, у Фиттипальди, которые часто приходят в гости. Однажды были приглашены и Ронни Петерсон с невестой Барбро. "Мы изысканно пообедали", - рассказывала мне Барбро, "а потом Джеки привел нас в свой частный кинозал и показал "Войну и мир" с Одри Хепберн. Странно, подумала я: в один прекрасный день ты три часа гостишь у чемпиона мира, а потом идешь в кино". Интерес Джеки к фильмам имеет и техническую природу. Мне помнится, как штаб австрийского автоклуба беспомощно возился с неисправным проектором, требовавшимся по поводу фильма про Йохена Риндта… пока не пришел Джеки и не отремонтировал его собственноручно.

Желание Ронни и Барбро переселиться в Швейцарию, так же не осуществилась, как и у Жана-Пьера и Жаклин Бельтуа - сестры Севера. "Это тот человек", - иногда говорит Север о Бельтуа, - "который женился на моей несчастливой сестре". Сам Франсуа в

постоянных сопровождающих имеет баронессу Кристину де Караман. Вместе с Севером Кристина летает всегда экономическим классом, а когда путешествует одна - то первым. "Чтобы со мной не так часто заговаривали мужчины". Отношение Кристины к гонкам объективное. "Я не ожидаю, что что-нибудь произойдет. И даже если слышу об аварии, то не думаю ни о чем плохом. Кроме тех случаев, конечно, когда виден огонь".

В английском Мэйденхеде живет много гонщиков. Тим Шенкен делит квартиру с Хоуденом Генли, недалеко от них живут Петерсон с Барбро. На двери спальни светловолосой шведки - наклейка "I prefer Peterson *[я предпочитаю Петерсона (англ.)]*". Она действительно предпочитает его, даже если он и очень экономен, по ее понятиям. Ронни всегда моет свой автомобиль сам. Потерянный Барбро секундомер (в 1971 году в Тулльне или в 1972 в Монако) вызвал трагедию средних размеров. Кроме того, у Ронни не хватает терпения для шопинга. Если у него отсутствует пусть хотя бы стол для проигрывателя, Ронни готов купить его уже в первом магазине, даже если он невероятно уродливый. Барбро, в конце концов, одна ездит в Лондон на поезде, "поскольку движение в Лондоне слишком ужасное для меня".

Ники Лауда знает его. Вначале он жил в мансардной квартире Макса Мосли в районе Гровенор Гарденс, прямо около станции Красного креста. Но позднее переехал к Майклу Хэйлвуду, чью холостяцкую каморку описывал мне так: "На всех стенах висели фотографии обнаженных девушек из "Плейбоя", а на столе лежал пистолет-пугач". У Хэйлвуда была 2-летняя дочь, на матери которой он хоть и не женился, но купил ей дом, "и когда мне хочется, я навещаю их, больше никак". Оригинально, как Лауда познакомился со своей невестой Мариэллой, дочерью пивовара и студенткой, изучавшей искусство. Во время катания на лыжах в Бадгаштайне, когда девушка помогла подняться упавшему Ники. "Позже мы договорились, чтобы иметь возможность побыть вдвоем, встретиться на балу, но оставались там не больше пяти минут". Ники и Мариелла - супружеская пара легчайшей весовой категории. Вместе они весят менее ста килограммов.

Подруга Криса Эймона - темноволосая красивая шатенка Робин, девушка со многими талантами. В настоящее время она заканчивает учебу на ювелира - золотых дел мастера и одновременно шьет брюки почти всем гонщикам Гран-при. Эмерсон носит брюки только "от Робин" и на каждой гонке, где присутствует подруга Криса, дает заказ еще на четыре пары брюк, кричаще-шокирующих цветов. Когда Робин "дебютировала" в Монце в 1971 году, и Эймон показал лучшее время на тренировке,

гоночный директор Matra Бруно Морин предложил: "Крис, берика свою подругу теперь всегда с собой". Вскоре Робин появлялась чаще, чем поул-позиции.

Все реже появляется на Больших призах восхитительная Катерина, жена Жаки Икса, дочь промышленника-строителя, поскольку ей необходимо заботиться об окончании строительства дома. Он возводится в 30-и километрах от Брюсселя и имеет потолки из красного кирпича. "Я бы хотел въехать еще до Рождества", - признается Жаки, - "даже если еще долго придется жить на чемоданах. Но к бельгийскому Гран-при 1973 года дом будет торжественно открыт для вечеринки с несколькими друзьями".

Дом будет окружен частным зоопарком, который Икс создает с большой любовью. Там будут птицы - два павлина и несколько английских гончих. Жаки никогда не называет их по именам, а только по весу. Он говорит: "Пес, который 65 килограммов, и другой 55-и килограммов". Тот, который весит 65 кг, говорит Жаки, "имеет больше шкуры, чем требует размер его головы, и поэтому всегда выглядит печальным. Он уже больше меня, если встанет на задние колеса". (Жаки именно так и говорит: "back wheels"). Пилот Ferrari может часами болтать о своих собаках. Например, 65-килограммовый пес требует на завтрак 1 литр молока и 1 кг хлеба, "но с джемом, иначе есть не будет". Сюда же, конечно, добавляется 1 кг мяса, "но, к счастью, это не должно быть филе для стейка. А с маленьким псом он играет всегда так осторожно, одной лапой, поскольку боится что-нибудь ему сломать".

Любителем собак является и доктор Хельмут Марко. Его дом в Граце дает приют огромному черному ньюфаундленду по кличке Густав (назван в честь менеджера команды Lola) и коричневого, как булочка, спаниеля Якоба. "Самый быстрый юрист в мире" обладает поразительными по противоположности качествами: ему нужен тихий покой рыбалки так же, как и шум кроссового мотоцикла, на котором он "каждый день делает себе больно". И "меня невероятно успокаивает классическая музыка, прослушиваемая по радио во время поездки в аэропорт". Хельмут женат на дочери врача Ирми Тиллих, которая подарила ему в январе дочь, "через три дня после Аргентины". Имя выбиралось жребием из списка - Соня, Марион и Мария-Луиза. Ирми говорит: "Буду кормить грудью до Монте-Карло".

Монако: Ад из воды и масла

Три замечательные женщины приехали в 1972 году в Монако независимо от цирка Гран-при: Пат Ивонна МакЛарен, Нина Риндт и Симона Зифферт. Причины были так же различны, как и реакции. Пат Ивонна хотя по-прежнему входит в совет директоров McLaren, но "без желания эмоционально вмешиваться" и воспринимает "всех участников вне моей команды как простые номера, а пилотов скорее абстрактно". А главное, в день гонки она больше не чувствует возбуждения.

Подобным защитным панцирем окружает себя и Нина, которая заметила, "насколько все добры ко мне, в прошлом году наверняка было то же самое, но я тогда не заметила". Нина объединила деловые переговоры по поводу "Шоу Йохена Риндта" с шопингом в Сан Тропе. Английский сын судовладельца, спортсмен и бизнесмен Филипп Мартин, человек, занявший место Йохена, носил душегрейку с надписью на груди: "I love Helen, Nina and Mrs. Reutemann". "А ты вообще знаком с женой Карлоса?", - спросил его один из друзей. "Никогда ее не видел", - ответил друг Джеки Стюарта - Филипп.

Настоящие жертвы гоночных трагедий - это дети, сказал однажды Джеки. Если в прошлом декабре Хелен и Нине уже было достаточно трудно объяснить парням Полу и Марку, а также Наташе, почему впервые не пришел "дядя Йо", переодетый в Деда Мороза Йо Зифферт, - то что же сказать о Филиппе и Веронике, детях самого Зеппи? Мне всегда казалось, что Симона вышла замуж не за уважаемого швейцарца Зифферта и не за неутомимого бизнесмена Зифферта, а просто за гонщика Зифферта.

Нине же Симона сказала: "Мне так жаль, что никогда ничего для тебя не сделала". Нина на это ответила: "А мне было так жаль, что я никогда ничего не сделала для Патти МакЛарен. Но что можно сделать на самом деле? Ничего". Однажды Нина сказала мне, что она счастливей других жен гонщиков, "потому что больше со мной ничего плохого случиться не может, и мне не надо больше дрожать".

Как и Нина, Симона никогда не хотела больше посещать гонки, "но потом я подумала: так много друзей, Зеппи был так счастлив в этом мире, а Монако стал бы его сотым Гран-при". Я встретил Симону в пиццерии "Везувио". Удивительно, как спокойно она говорила о Зеппи и его гонках. В кошельке она носит его цветную фотографию, снятую когда-то в Брэндс Хэтче, на которой веселый Зифферт стоит со скрещенными ногами. "Он

часто так стоял", - говорит Симона. Нина получила свою повязку на руку, которая дает прямой доступ в паддок, от Чэпмена. А получить такую же для Симоны у Тима Парнелла заняло всего лишь две минуты.

При этом автомобильный клуб Монако даже не ответил на просьбу Нины о предоставлении ей пропуска в боксы, а английский автоклуб надменно отказался от "Кубка Пирса Кариджа", который хотела учредить Салли Каридж. И тут молодая женщина Симона Зифферт пришла в гараж Монако, бросилась на шею пилотам Формулы 1, обменивалась рукопожатиями с гоночными директорами, радовалась снова увидеть механиков и обезоруживающе спрашивала: "Как дела?". Симона долго искала Бельтуа, пока не нашла его в задумчивости вместе с Регаццони. Механики толкали машины по гаражу, раздавались команды, и Салли сказала мне с улыбкой: "Ничего не изменилось и всегда таким останется".

Только в BRM, которую после Йо Зифферта больше некому подстегивать, изменилось многое.

BRM

В конце 1971 года Луис Стенли вывел команду "British Racing Motors" из промышленного концерна своего тестя Альфреда Оуэна и основал "BRM Limited". Двести миллионов шиллингов уже вложили в гоночный спорт BRM, рассказал мне "Большой Лу". "Пришло время получать от этого доход". Так появилась идея об армаде из десяти машин. Гетин на это отреагировал шуткой: "Тогда мистеру Стенли придется три из них водить самому". При этом многие подозревают, что у него вообще нет водительских прав, потому что никому еще не удалось увидеть его за рулем, только исключительно позади шофера и всегда в очень дорогих лимузинах, от Mercedes 600 до Bentley.

Лучше всего Стенли можно описать словами Стюарта: "Он выдающийся во многих отношениях человек. У него много талантов, но и несколько недостатков, и не обо всех из них он догадывается". Только Стэнли и никто другой мог бы сказать в 1966 году в Спа тяжело раненному Стюарту: "Если ты настаиваешь на том, чтобы обращаться ко мне по имени, то хотя бы называй меня не Льюис, а Луи". В гоночном цирке, где все друг к другу "на ты", мистер Луис Т. Стенли остается исключением.

Никогда, даже в самую страшную жару, он не снимет свой клубный пиджак или ослабит галстук из Кембриджа. Как кто-то сказал, он и его супруга Джоан, сохраняющая даже в самый сильный ветер идеальную прическу, гуляющие по паддоку, как по розарию, принадлежат к гонкам Гран-при, как "львы к Трафальгарской площади". У Луиса Стенли неприкосновенные, величественные манеры, но он всегда готов помочь и всегда занят. Именно он нашел 50 миллионов на передвижной госпиталь. После смерти Зифферта от удушья он самоотверженно борется за более действенные методы спасения, работает с тренером астронавтов с мыса Кеннеди *[В 1963-73 гг. это имя носил мыс Канаверал. Здесь расположены станция ВВС США "Мыс Канаверал" и Космический центр имени Кеннеди. С этих площадок осуществляется большинство запусков космических кораблей в США.] и собирается дать своим пилотам в кокпит кислородные маски.* Он (вместе с Уолтером Хэйзом и лордом Чешемом) является управляющим имуществом Джима Кларка. Он был советником британского парламента по вопросу "Германия после войны", является активным членов многих королевских институтов, в аэропорту Базеля у него стоит реактивный самолет, дома в гараже пять машин, а живет он по двум адресам: в

пентхаузе лондонского отеля "Дочестер" и в своем 400-летнем загородном доме в Кембридже. Там он пишет свои книги. На сегодняшний день вышли 55: от политики и искусства до тенниса, гольфа, автогонок, орнитологии и Черчилля и Папы Римского.

На вопрос, когда Луис Стенли спит, я впервые получил ответ, когда он мне предложил: "Позвоните мне между 12 и 2 часами, это самое лучшее время. Дня? Нет, ночи. Уже 25 лет я не сплю больше четырех часов за ночь, потому что обнаружил: все великие исторические личности много работали. Обычные смертные спят в два раза больше бессмертных". Из привычек Стенли можно сделать заключение, к кому он причисляет себя самого.

Этот мистер Стенли в 1971 году полетел в Мексику, чтобы стоять в почетном карауле на похоронах Родригеза и в октябре с трудом сохранял самообладание на кладбище Фрайбурга, когда нежным движением положил руку на гроб Зифферта. Теперь, потеряв двух своих лучших гонщиков, в 1972 он собрался задавить всех своей лавиной из BRM. "Вместо того, чтобы прекратить спор, который он и так уже выиграл, он продолжает бороться", - критиковал его однажды один из гонщиков. Хоуден Генли сказал мне: "Он из тех людей, который отпустит тебя только тогда, когда ты уже не сможешь найти другую работу. Но если же у тебя есть перспективы, он тебя удержит".

Посредником между Стенли и его командой является гоночный директор Тим Парнелл - полноватый, простовато выглядящий человек, пивное спокойствие которого ничто не может поколебать. Даже арест, который однажды грозил ему в итальянском аэропорту, когда он по ошибке заплатил старыми лировыми банкнотами. Отец Тима, Рег Парнелл, был знаменитым гонщиком и уважаемым менеджером команды, поэтому Тиму тяжело достичь его репутации. Неделями гонщики BRM изучали привычки Парнелла в еде и питье и обнаружили, что Тим всегда опрокидывает в глотку все содержимое чашки, даже не попробовав содержимое. Теперь достаточно было небольшого отвлекающего маневра, например подстроенного телефонного звонка, чтобы насыпать Парнеллу в кофе соль и перец. Кашляющий и плюющийся гоночный директор - всегда хороший повод для смеха. Берни Экклстоун, педантичный любитель порядка, костюмы которого всегда висят в шкафу на расстоянии ровно 10 сантиметров друг от друга, никогда не забудет, как однажды делил с Парнеллом комнату. "Он все перевернул". Некоторые даже считают, что Парнелл только тогда бывает счастлив, если перед тренировкой опускает свои инструменты и информационные табло в машинное масло.

Внутренних проблем не избежали и в BRM, векторы напряжения внутри команды даже направлены в разные стороны: Парнелл против механиков, Парнелл против гонщиков, а сам он стоит за широкой спиной Стенли. Проблемы еще усилились, когда выяснилось, что у некоторых гонщиков в игру вмешались спонсорские деньги. Хельмут Марко заметил, "что при выборе машин финансы играют решающую роль". Ходили слухи о половине миллиона, из-за которой Марко вступил в контакт с венским рекламным агентством. Соле-Руа ушел из команды. "Он стал чертовски дорогой инвестицией", ругался Парнелл. Marlboro сделали испанцу более чем щедрое предложение: "Мы оплатим тебе и твоей жене все билеты на самолет и отели на каждом из последующих Гран-при". Задача обслуживать пять машин одновременно, без сомнения, превысила возможности Парнелла. Так, по словам Марко, "постоянно происходила путаница, когда на тренировках мы параллельно испытывали одни и те же вещи, вместо того чтобы выбрать для каждой из машин определенное направление и сэкономить время". После полного фиаско в Хараме один из механиков BRM сказал: "Лучше всего будет, если мы объявим забастовку". Часто за двадцать минут до конца тренировки не было ясно, какой пилот будет сидеть в какой машине. А потом, как говорит Генли: "у тебя постоянно такое ощущение, что команда пытается тебя придержать и притормозить. Не успел ты показать на тренировке хорошее время, как тебя зазывают в боксы и забирают твои шины". Но шины, которые сняли с машины Генли, по словам Марко "я никогда не получал". Как сказал другой гонщик "нужно подгадать так, чтобы оказаться в боксах в правильный момент, когда в наличии хорошие шины… а единственный в команде домкрат лежит под твоей машиной".

У лидера команды Бельтуа на выбор всегда две машины, но часто он не мог решить, какую взять. В команде он номер один, но не в том смысле, как им был Йо Зифферт, который часами мог болтать с механиками и морально их поддерживать - Жан-Пьер почти не говорит по-английски. В 1964 году в Реймсе Бельтуа попал в тяжелую аварию, которая оставила свой след на всю жизнь: "В 12-часовой гонке я вскоре после полуночи не заметил огромную лужу бензина, которую оставила одна из Ferrari GT, потому что ехал очень близко к Мауро Бианчи. Мой Rene Bonnet немедленно вылетел с трассы, многократно перевернулся и взорвался. Ударной волной меня отшвырнуло на 50 метров. При виде этой кучи обломков и пепла меня посчитали мертвым. Только один из маршалов случайно нашел меня."

Врачи практически не давали Бельтуа шансов. Три дня и три

ночи он лежал в коме со сломанным левым коленом, разбитым левым локтем и еще пятнадцатью переломами. С нечеловеческим упорством маленький, щуплый Бельтуа боролся за свою жизнь, а потом за свою карьеру. В 1966 году он выиграл гонку Формулы 3 в Монако. Я никогда не забуду, сколько усилий ему тогда стоило держать шлем и кубок на церемонии награждения, при этом пить из бутылки с минеральной водой, ведь его левая рука осталась практически парализованной. "После такой аварии ты больше не останешься прежним", - сказал мне Жан-Пьер.

Зимой Бельтуа много занимался лечебной гимнастикой, так как знал что о нем думают другие и хотел это исправить: "Его травмы позволяют ему сделать только несколько быстрых кругов, потом он замедляется". Управление своей "P160" Бельтуа "попросил сделать совсем легким", настолько легким, что Гетин и Генли назвали эту машину неуправляемой.

На одну ступень ниже Бельтуа четыре человека боролись за успех. Хоуден Генли - бывший механик, а какое-то время даже уборщик улиц в Лондоне, который пробился в Формулу 1. Он считается, в первую очередь, надежным тестером.

Питер Гетин - у него есть любимые трассы, например Брэндс Хэтч или Оултон Парк, но он не всегда все выжимает из себя. Ирми Марко придумала для маленького сына жокея прозвище "Шорти" *[(англ.) - коротышка]* которое быстро прижилось. Веселый, курносый англичанин нравится девушкам, но он больше не делает таких ошибок, как в Формуле 3: "Однажды я отправился на гонку таким усталым, что с трудом мог открыть глаза".

Рене Визелль - швед, который уверен, что является будущим чемпионом, но ему постоянно мешают интриги и плохая техника.

И Хельмут Марко - самый умный из всех, который уже полностью излечил свою начальную слабость. "Раньше за первые пять кругов я уставал больше, чем за первые 30, теперь уже нет". Но Марко снова не досталось "P160", потому что, по словам Парнелла, "ее не успели покрасить", а вместо нее странный гибрид: спереди "P153", сзади "P160". А к этому еще одному из пилотов BRM - мотор второй серии, у которого хотя и больше лошадиных сил, но зато уже диапазон мощности и он внезапно "подхватывает" при 8000 оборотах: не самое удачное в поворотах Монте-Карло.

Большая проблема BRM - это моторы. Стремясь получить больший крутящий момент, они потеряли много мощности. "Всего лишь на 20 л.с. больше, и мы могли бы выиграть любую гонку", - скажет к концу сезона конструктор Тони Саутгейт. Один сгоревший мотор обходился BRM в 420 000 шиллингов, одно разбитое шасси 360 000 шиллингов. "Уже три полностью

разбитых машины, а сезон еще даже толком не начался", - жаловался Парнелл. И, тем не менее, после трех Гран-при у BRM не было даже одного-единственного вшивого очка в чемпионате.

Когда Парнелл пришел забирать пропуска для своих механиков, организаторы потребовали назвать имена. Тим взял листок бумаги и написал: "Бэнкс, Коэн, Джеки Чарльтон, Уильсон…" - состав команды чемпиона мира по футболу 1966 года. Но тренировка задержалась. Автомобильный клуб Монако внезапно забыл свое обещание разрешить стартовать всем 25-и машинам. Шефы команд пригрозили отъездом, механики начали погрузку, и уже вмешалась полиция. В конце концов, команды добились своего, и все машины покатились в новые боксы… а чуть позже протискивались через неожиданно узкую шикану. От критики Джеки Икс отмахнулся: "Я гонщик, и моя профессия - ездить везде".

На холме бульвара Кеннеди пилоты врубали пятую передачу, чтобы сразу же после этого притормозить у шиканы. Икс "расплывчато" распознавал сигналы из боксов. Марко "там что-то блеснуло", но он был слишком занят укрощением своего "гермафродита": "Я не могу разглядеть сигналов, так что мне без разницы, что ты показываешь", - сказал Хельмут Парнеллу. Тот ухмыльнулся в ответ: "А мы ничего тебе и не показываем, только кидаем вслед инструменты". Марко улыбнулся в ответ - английский юмор. Жителю Граца понадобилось приложить немало усилий, чтобы привыкнуть "к тому, что мчишься на скорости 250 км/ч между домами", но он смог "найти секунды там, где даже не подозревал". Лауда наехал в туннеле на перебрик и ему понадобилась вся длина темного изгиба, чтобы восстановить контроль над своим March. "Туннель - это психологическая ловушка", - глухо сказал Ники.

О ходовых качествах "72 EX" Петерсон и Лауда могли говорить хором. Кого бы Херд ни спросил, ответ был всегда один: строптивая, с недостаточной поворачиваемостью, слишком мало шестерен в коробке передач. "И это после стольких лет в этой проклятой Формуле 1", - впал в уныние Ронни, притом он дебютировал только два года назад. "Перестань жаловаться", - наорал на него Мосли. Джеки Стюарт тоже выглядел очень несчастным. "Много больших проблем", - жаловался он мне. Главный механик Роджер не знал, что и думать: "Мы были бы счастливы, если бы знали, в чем проблема. Но мы не можем ее найти. Вероятно, это как волос во рту, чувствуешь, но не видишь". На тренировке Стюарт застрял на восьмом месте… а Фиттипальди, к собственному удивлению, оказался первым: "Казалось, Lotus будет здесь не так хорош, а он просто фантастика

- при этом, за исключением стабилизаторов, все настроено так же, как и в Хараме".

На пятничных вечеринках на яхтах рассказывали историю, случившуюся с Фиттипальди на тренировке: "Я летел к шикане быстрее, чем когда-либо раньше, пропустил точку торможения, хотел уже воспользоваться запасным выходом, но потом подумал: если я все же смогу протиснуться, это будет супер-время". 1:21,4, а в субботу пошел дождь.

"Похоже, что у Вас поул, первый после Йохена в Цельтвеге в 1970", - сказал я Чэпмену, когда мы вместе шли в боксы. Он смахнул пару капель дождя со своего серого фланелевого пиджака и ответил: "Да, слава богу. Я только что нашел нового гонщика, который умеет по-настоящему хорошо ездить на Lotus 72. Йохену на это понадобилось три круга, Фиттипальди двенадцать месяцев". Колин взял мой список: его номер два - Уокер, был медленнее Редмана. "Редман чертовски хорош. Если б он только сконцентрировался на Формуле 1", - подумал Чэпмен вслух, - "в какой машине он сидит, черт побери?". В McLaren. Мы заговорили о Ferrari, которая не выигрывала в Монако с 1955 года, и Чэпмен сказал: "Думаю, Ferrari и в этот раз не победит". В боксах он неожиданно пожал мне руку. Похоже, он внезапно вспомнил сенсационную гонку Йохена в Монте-Карло в 1970 году.

Субботняя тренировка потонула в дожде. Марко не досталось дождевых шин, хотя он собирался испробовать новые амортизаторы. Для него Монте-Карло стало игрой на удачу, "но, к сожалению, это уже весь год так". Гран-при превратился в дождевую рулетку, в которой предпочтительными номерами стали красная шестерка (Икс) и черная восьмерка (Фиттипальди). Жаки спокойно ждал своего 50-го Гран-при: "Трасса будет очень скользкой… и легко совершить ошибку". Когда в боксы Ferrari пришел инженер Джоржио, Регаццони у него спросил: "Хорошо выспался? Отлично, тогда бери мой шлем и прокатись пару кругов". Перед началом дождевой битвы шутки стали более вымученными: "Перед баром "Тип-топ" я приторможу, высуну руку и возьму себе бокал", сказал Хэйлвуд Сертизу. Джон по-отечески на него посмотрел: "Я знаю, Майк, ты там тренировался".

Топливные расчеты выглядели странно: дождевые гонки длятся намного дольше, но бензина требуется намного меньше, чем на сухой трассе. Во время разогревочных кругов между гоночными машинами странным образом затесался лимузин князя Ренье III. Многие гонщики постучали себя по лбу. Фиттипальди остался стоять на стартовой линии и отказался ехать дальше, как все остальные. В боксах, нервничая, ждал Чэпмен: "Эмерсон вылетел? Ты его видел?" - везде спрашивал он.

Через минуту Эмерсон прикатил, а потом все вместе отправились на старт. Сквозь пелену дождя флаг княжества едва виднелся. "Я тронулся, когда стало громко. А потом стало темно", - рассказал позже Лауда.

Поднятые шинами водяные фонтаны лишили гонщиков всякой видимости: начался полет вслепую и без радара. Бельтуа рассчитал, что "Фиттипальди и Иксу не всегда удается старт". И снова он увидел брешь еще до того, как она открылась, пробился между обоими в лидеры, и эту позицию он смог за собой удержать. "В дождь я езжу лучше, потому что усилия на руле меньше", - признался Бельтуа. Он помчался вперед, оставляя за собой огромный шлейф из брызг и воды. У него единственного была свободная видимость, про следующих за ним Регаццони-Фиттипальди-Икса-Эймона-Стюарта-Гетина-Халма-Редмана этого сказать было нельзя. Эймон удивился, "чтобы я был впереди Стюарта, такого со мной не случалось уже два года". Фиттипальди отметил: "В облаках брызг и фонтанах воды невозможно различить точки торможения. Остается только вслепую следовать за тем, кто впереди тебя". Этим "впереди" был Регаццони. Когда Клей на пятом круге слишком поздно затормозил перед шиканой и вынужден был воспользоваться запасным выходом, Фиттипальди автоматически последовал за ним, "и нас выпустили обратно на трассу только, когда проехал Икс". Так началась упорная погоня Икса за давно уже умчавшимся вперед Бельтуа. Регаццони был третьим, Фиттипальди четвертым, за ними Стюарт, зажатый между Эймоном и Гетином.

"Тот, кто, во-первых, ничего не видит, и во-вторых, ничего не чувствует", - сказал Джеки, - "должен быть идиотом, чтобы попробовать делать одновременно две вещи. Вначале я подумал: пусть другие едут вперед, каждый найдет свой темп, и я тоже". Но Стюарту на это понадобилось больше времени, чем другим: "Настройки Tyrrell полностью изменились, я не знал ничего ни о машине, ни о шинах". День спустя Джеки признал, когда мы анализировали апокалиптический страх этой гонки: "Поверь мне - еще никогда во время Гран-при я не попадал в такой переплет".

Стюарт использовал новое забрало, которое еще никогда не пробовал в дождь: и тут же вода попала ему в шлем, под линзу. Через 15 кругов случилось первое искуственное осложнение: у BRM Виселля треснул масляный бак. Сам Рейне этого не заметил, но вытекший "соус" превратил всю трассу в гладкий, как лед, каток. Интересно, как по-разному отреагировали отдельные пилоты на новую ситуацию. Бельтуа и Икс мгновенно изменили свою траекторию и попытались ехать как можно ближе к бордюрам. Уокер и Эймон немедленно заехали в боксы, считая,

что сломалась подвеска - они не смогли найти другого объяснения тому, что их машины стали танцевать от отбойника к отбойнику. Марко заподозрил прокол шины.

Джеки Стюарт мне объяснил: "Конечно, все в тебе забило тревогу. И я тоже сразу подумал о поломке подвески, но в такой ситуации надо пронаблюдать за другими машинами, есть ли у них те же проблемы с балансом. Через полкруга я понял: если у меня сломалась подвеска, то и у всех остальных тоже. А это невозможно".

Но масло не осталось без последствий.

Немедленно у всех гонщиков упали времена прохождения круга еще на 20 секунд, так что вне трассы сложилось впечатление, что гонку остановили - Ники Лауда даже действительно в это поверил. В шпильке "Газометр" было особенно много масла, которое задние колеса Грэма Хилла швырнули на забрало следующего за ним Фиттипальди. Храбрый бразилец немедленно поднял его и попробовал бороться дальше с незащищеными глазами, но потом полез в кокпит. В сидении у него была туалетная бумага, но он взял не с той стороны, ту которой механики начистили Lotus до блеска. Эмерсон размазал алюминиевую пыль с маслом и водой в непроницаемый слой, откатился за Стюарта, но снова оказался на пятом месте, когда Гетин разбил свою BRM в шикане. На минуту узкая "эска" оказалась блокированной.

Шенкен задержал Бельтуа, поэтому Икс смог приблизиться до 7 секунд. Француз - один из тех пилотов, которым безразличны времена круга, но с боксами BRM он договорился: "Я хочу, чтобы вы мне показывали двойные сигналы" - то есть отставание или преимущество не перед одним, а перед двумя гонщиками. Когда на 35-м круге Бельтуа прочел не "ICKX, REGAZ", а "ICKX, STEW", он понял, что одним соперником стало больше. Стюарт обошел Регаццони и начал догонять Икса. На тот момент чемпион мира показывал самые быстрые круги. "Насколько важна храбрость в такой день?", - спросил я потом Стюарта. "При обгонах очень важна. Когда я догоняю какую-то машину и должен обойти ее на круг, то всегда спрашиваю себя: радоваться мне сейчас или плакать? В мыслях я каждый раз осенял себя крестным знамением: Господи Иисусе, опять мне это предстоит".

В то время, когда дождь шел сильнее всего, Стюарт атаковал Икса и погнал Ferrari через водяную пыль. Но прежде, чем он смог обогнать, его развернуло от "Мирабо" до поворота "Вокзал". Ники Лауда немедленно затормозил и учтиво подождал, пока чемпион мира снова тронулся. Между тем мимо проскочил Регаццони и Джеки снова стал третьим.

И тут второй раз начался потоп. На этот раз масло было от Хэйлвуда, в которого врезался Генли, и оно отправило в отбойники три машины: Регаццони, Хэйлвуда, Халма. У Стюарта было все еще 100 секунд преимущества перед Фиттипальди, но ему в проводку попала вода, и из строя выходил один цилиндр за другим. Джеки коснулся шиканы, развернулся в повороте "Газометр", после того, как мотор неожиданно заработал на полную, и медленно поплелся дальше. За пять кругов до конца он пропустил Фиттипальди вперед. "Бедный Джеки", - увидел Эмерсон, - "у него остался только один цилиндр и одна скорость".

О том, что происходило в кокпитах у храбрецов в Монте-Карло потом слагали легенды. Эймон три раза заезжал в боксы за новым забралом, между тем он ехал с воспаленными глазами. Хилл со спущенной передней шиной и Штоммелен с блокировавшимися тормозами ожесточенно защищали свои позиции. March 72 EX держали трассу так плохо, что Петерсон на прямой врезался в зад Иксу и позже сказал: "Ники и мне повезло, что мы вообще остались на дороге". У Лауды сломался указатель давления топлива на приборной доске: "Вначале при торможении мне капало в ботинки, потом начало жечь кожу, и тогда я почувствовал запах бензина". По словам Тима Шенкена, любой другой на его месте сошел бы. "Но не я", - сказал Ники, - "мне нужны деньги". Уроженец Вены считал, что лидировал Икс, "хотя Бельтуа тоже довольно часто меня обгонял".

Зато Хельмут Марко знал обо всем: сигнал из боксов BRM "Задержать Икса" невозможно было не заметить. Но его собственный одинокий бой со все хуже идущей машиной никого не интересовал. "Я пропустил вперед Редмана и без борьбы дал себя обогнать де Адамичу, потому что думал, что он далеко позади". Так Марко стал не шестым, а восьмым. Лауда - 16-м. То, что высокооплачиваемым профессионалам приходится бороться с немилостью погоды, входит в их гонорар, но другие сами платят за право окунуться в ад из воды и масла… За пять кругов до финиша Бельтуа впервые подумал о возможности победить. "Последние два круга я ехал, как ученик школы вождения, опасаясь, что еще случится что-то плохое. Даже в последнем повороте я еще боялся… пока не включил третью передачу".

В 21,8 секундах перед Иксом, единственным, которого не обошли на круг, Бельтуа пересек финишную черту - первый француз, победивший в Монако за последние 14 лет. На ступеньки перед княжеской ложей поднялся новичок: Жан-Пьеру понадобилось 47 Гран-при, чтобы выиграть один. А в Монако он ни разу еще не продержался больше 20 кругов. "Я рад, что это Вы", - сказал Ренье III Бельтуа, тот ответил: "Я тоже, Ваше

высочество. И мы все счастливы ездить в Монако и хотели бы ездить здесь еще долго". Жан-Пьер и в час победы не был эгоистичен.

Во время круга почета на открытом грузовике в Бельтуа кидали розы: "Из-за него теперь будет ликовать вся Франция", - сказал Хилл. Без следов прошедших трудностей и возбужденный победой, Бельтуа после церемонии награждения пришел в новый "Холлидей Инн" на набережной. Обладая внешностью француза эпохи рококо, он был одет в военном стиле. Зато Луис Стенли надел рубашку с кружевами, а его жена выбрала одежду свободного покроя. "Жан-Пьер доказал, что может стать чемпионом. Теперь мы начинаем борьбу за титул", - обьявил "большой Лу", в то время, как Тим Парнелл был уже доволен хотя бы тем, что "к нам наконец-то пришел успех. Мы так давно этого ждали". Икс в черном смокинге немного походил на концертного пианиста и был рад, "что в чемпионате мое положение так хорошо, как никогда до того в это время. Вероятно, этой зимой я был не так ленив, как обычно". Лидер чемпионата Фиттипальди в смокинге цвета ежевики трезво подсчитал: "У других намного больше опыта, чем у меня… а Стюарт скоро получит новую машину".

Бельтуа праздновал всю ночь напролет в дискотеке за пределами Монако: правой рукой он беспрерывно отвечал на рукопожатия, а в негнущийся левой держал бокал с шампанским, зажатый между двумя пальцами ладонью вверх. "Маленький паренек с большим и храбрым сердцем", - сказал Парнелл.

В понедельник утром я позвонил Стюарту из швейцарского "Отель де Пари". Он сказал: "Номер 701. Но воспользуйся задним лифтом". Чемпион мира был одет в белый махровый купальный халат, Хелен проскользнула в номер в таком же наряде. На письменном столе лежал чемоданчик Samsonite *[американская фирма, производящая элитные чемоданы]*, полный документов и писем. Но Джеки все еще оставался гонщиком, как вчера. "Одна из моих лучших гонок", - деловито сказал он, - "в двух разворотах я не виноват, это было вне моего контроля". Мы долго вспоминали, когда Стюарта разворачивало в последний раз. "Наверное, в 1968 году. Или в 1969 в Сильверстоуне на тренировке, но тогда пробило шину". И все же он казался обеспокоенным.

Постучала секретарша Рут и извинилась: перед отелем Метрополь она завела De Tomaso Джеки и врезалась в Jaguar Эгона Циммерманна *[Эгон Циммерманн (род. 1939) - австрийский горнолыжник, чемпион мира и золотой призер олимпийских игр 1964 года.]*. "Ничего страшного", - сказал Стюарт, сел в маленькую

Honda и поехал в гараж к механикам. На пути туда Honda заглохла. А после обеда Джеки играл в гольф с Ренье III.

Тогда еще никто не подозревал, что цирк Гран-при увидит его снова только через шесть недель.

Нивелль: Одинокий Lotus

Помня о Монако и принимая во внимание серое от дождя небо в Оултон-Парке, Фиттипальди решил использовать всепогодные шины. Халм же надел слики и опередил лидера чемпионата на 20 секунд, потому что все же было сухо. Виселль сломал себе мизинец, а Стюарт вообще воздержался от участия в гонке на "Золотой кубок". Он полетел в Америку в Индианаполис, чтобы комментировать 500-мильную гонку для одного телеканала.

"Раз ты уже здесь, то тебе следовало бы ездить у меня", - пробурчал Энди Гранателли.

"Но, Энди, я ведь приехал только из-за телевидения", - отказался Стюарт.

"Я заплачу большие деньги", - настаивал Гранателли, - "скажем, 250 000". Джеки пришлось прикусить себе язык, чтобы не рассмеяться, после чего он поинтересовался с невинным видом: "250 000… фунтов или долларов?". В шиллингах: 15,5 или 15,7 миллионов.

Джеки устал и чувствовал себя плохо. Уже давно я заметил, что после некоторых тренировок или гонок Стюарт быстро вытаскивал что-то из кармана комбинезона и глотал. Это были таблетки. Доктор Гранк Фолкнер, близкий друг Кена Тиррелла, детский врач и душа команды, подозревал, что у Джеки "уже весь год были проблемы, ведь он ни разу не ехал особенно быстро". В Индианаполисе у Джеки начались боли. Открылась язва желудка и начала кровоточить. Согнувшись пополам, в отчаянье, но мужественно Стюарт высидел у микрофона и выполнил свой долг. Затем он поплелся в телестудию на "Шоу Джонни Карсона", давно уже запланированное выступление, которое пришлось записать: и как можно быстрее полетел обратно в Швейцарию.

Операция будет стоить шести месяцев и, таким образом, без сомнения, чемпионства, решил Джеки. Поэтому: уколы. Из больницы Джеки отпустили только тогда, когда он обязался соблюдать дома абсолютный покой, не работать и даже не звонить. Женевский номер телефона 66 14 15 изменили. "И чтобы сохранить это внутри семьи, Хелен тоже получила сильный гастрит", - как рассказал мне Джеки - "из-за него она потеряла шесть килограммов веса".

Для Стюарта это цена его карьеры, его популярности и его богатства - на эти три вещи он работает намного более тяжело, чем многие думают.

Его карьера прошла под знаком бескомпромиссной воли к

победе и крестового похода за безопасность его спорта. Перед гонкой Кан-Ам в Эдмонтоне все гонщики подняли шум из-за опасной стены дома в первом повороте, как они уже поднимали шум по этому поводу много лет подряд. Организаторы попросили Стюарта поговорить с владельцем дома. Джеки пошел к нему, они крепко обнялись, когда выяснилось что оба шотландцы, поели, выпили и проболтали целый час. Потихоньку Джеки перевел разговор на стену дома, на что второй ответил: "Ах, эта дурацкая стена, я и так давно уже хотел ее снести…". На этом проблема была решена. Но тот самый Стюарт, который в Мид-Огайо приказал в ночь перед гонкой из соображений безопасности срубить три дерева, в 1970 году в Клермон-Феррарне мчался как сумасшедший ради того, чтобы занять девятое место, после того, как остановка в боксах отбросила его далеко назад и лишила всех шансов на победу… и этим девятым он стал лишь потому, что у Хилла закончился бензин. "Эта была самая тяжелая моя гонка", - сказал он потом. Я спросил его, почему он это сделал.

"Ты должен все время ехать жестко и принуждать себя выдать все, если только не лидируешь. На каждом метре трассы ты должен быть честен перед самим собой и иногда признать: сегодня быстрее нельзя - но тебе нельзя размякнуть. Слишком велик соблазн поехать медленнее. И если ты один раз позволишь себе это, то будешь делать снова и снова".

Джеки проехал незабываемые гонки и делал незабываемые вещи. Перед гонкой в Монце в 1970 году, когда я бесцельно и безвольно стоял в боксах, Джеки, в не меньшей степени расстроенный и скованный, взял у меня из рук план трассы и, не говоря ни слова, нарисовал на нем точки торможения и переключения передач, количество оборотов и скорости - так, как он много раз видел, как это перед телетрансляцией делал Йохен. Пять дней спустя мы сидели на ступеньках одной виллы в Граце, и он сказал: "Я не могу сдаться, потому что я ничего не умею делать лучше, чем гоняться".

Гоняться - это означает: в положении лежа, посреди гигантского паука весом 550 килограмм из стекловолокна, с несущим мотором, с открытыми колесами, со скупым набором приборов, с ногами переходящими в педали, с рулем, обтянутым кожей и коротким толстым штифтом в правой руке, чтобы переключать передачи. "В современном обществе осталось мало возможностей для мужчины насладиться жизнью в полной мере". Джеки это может. Гонки - это его жизнь.

Часть ее - это фанаты, так как гонщики сегодня популярней, чем когда-либо раньше. Свои автографы Джеки всегда выводит аккуратно: с именем, двумя линиями сверху и снизу и точкой,

"потому что, когда я сам мальчишкой гонялся за автографами, был счастлив, если гонщик вписывал в мой альбом больше, чем просто пару линий". На один автограф Стюарту требуется семь секунд, больше чем другим. Марио Андретти наклеил в 1967 году в Инди на свою машину надпись "Ninth Division", "потому что я получил 2000 писем с просьбой об автографе из 9-й дивизии во Вьетнаме. Это даст этим беднягам на фронте повод порадоваться, и они сами почувствуют себя победителями".

В своем доме в Бегнинсе Стюарт дает интервью только друзьям, прочим - в самолете. Так появилось знаменитое и многократно цитируемое интервью журналу "Playboy". Джеки похвалил сам себя: "Это была интересная история". Он вполне может настроиться в зависимости от того, беседует ли с репортером из автомобильного журнала, глянцевого издания или ежедневной газеты и говорит о том, что интересно читателю - рассказывая соответствующие истории. Напротив, Жаки Икс не любит, когда репортеры заглядывают в его личную жизнь. "Paris Match" много лет боролась за право сфотографировать Жаки дома с женой и собаками. По своему характеру Жаки очень скромен, зато с людьми, которым он доверяет, очень открыт и сердечен.

Когда впервые поднялась шумиха вокруг Ронни Петерсона, тому стоило много времени и усилий к этому привыкнуть. В 1971 году команда Alfa в составе Петерсона и де Адамича выиграла "6 часов Уоткинс Глена". После этого оба отправились на обычную пресс-конференцию, Андреа первым, Ронни чуть позже. Швед удивился, почему все вопросы задавали исключительно де Адамичу и ни одного ему самому, но не придал этому особого значения и вскоре ушел. За ним увязался один из репортеров и что-то спросил. Ронни ответил по-английски, может немного нараспев и тихо, но правильно. Репортер очень удивился: "Вы можете говорить по-английски? Де Адамич нам специально сказал, что вы не знаете английского, и поэтому все вопросы следует задавать ему".

Стюарт выше таких вещей. Его книга "Быстрее", изданная сразу тиражом в 40 000 экземпляров, стала бестселлером, кроме того, у него есть МакКормак и кино. Однако супер-менеджер не у него одного: Север, Ревсон и Хилл тоже клиенты МакКормака. Петерсон собирается тоже вскоре заключить контракт.

Главное бюро в Кливленде, штат Огайо, но важнейший филиал в Нью-Йорке в здании "Централ Моторс" между Мэдисоном и Пятой Авеню. Площадь перед ним устлана зеленым ковровым покрытием и похожа на поле для игры в гольф, вероятно, потому, что и Стюарт и МакКормак любят гольф. Представителя в Лондоне зовут Линда Грин. Как всем служащим

МакКормака, ей тоже запрещено частным образом встречаться с клиентами у них в отеле. Об этом правиле летом МакКормаку пришлось англичанке напомнить. "Поздно", - улыбнулась Линда, - "вчера у нас был Питер Ревсон…". Когда прошлой зимой в Лондон приехал Стюарт, как раз были перебои с электричеством. Линда сидела в бюро при свете свечей, ужасно мерзла, несмотря на пальто, и плакала. Стюарт решил все дела и послал ей на следующий день цветы.

"МакКормак делает для своих клиентов большие деньги, но вначале следует набраться терпения", - как-то рассказал мне Джеки. Терпение ему понадобилось в планах с фильмами. Картина "Weekend of a champion", которую в 1971 году в Монако снял друг Джеки, Роман Полански, имела сенсационный успех. Кинокритики с восхищением писали, "какие сексуальные у Стюарта руки". Теперь выяснилось, что сосед Стюарта на Женевском озере - знаменитый автор приключенческих романов Алистер МакЛин. За год по его бестселлерам снимают по семь фильмов. МакЛин совершенно нечувствителен к выпивке и хотя бы поэтому может считаться шотландцем. Однажды Хелен принесла ему в сад бисквиты, при этом возник интересный военный совет:

"Джеки иногда задумывается о том, что будет делать после окончания гоночной карьеры. Бизнес, телевидение или что-то тому подобное", - сказала Хелен, - "и, я думаю, он опасается, что ничто не займет его так, как гонки. Но ведь вы знаете, что ленивая жизнь не для Джеки". Алистер МакЛин подумал и сказал: "Я думаю, киноактер - это та профессия, которая могла бы его заинтересовать".

МакЛин посмотрел "Weekend of a Champion" и начал писать сценарий для фильма со Стюартом, намереваясь позже переработать его в роман. Джеки с восторгом рассказал мне потом: "Это будет фильм в стиле "Мужчина и женщина" Лелюша, с совсем немногими гоночными сценами. Зато в сюжет вставлена торговля наркотиками". Для съемок МакЛин выбрал Монако, Брэндс Хэтч, Алжир и жесткое название: "On the way to a dusty dead" *[в русском переводе - роман "Дорогой пыльной смерти"]*. Съемки перенесли с февраля 1972 года на осень, а потом на зиму. Джеки нашел, что "это не так уж и хорошо" и по секрету сказал мне: "Чем лучше я узнаю кинобизнес, тем меньше он мне нравится. С Полански было по-другому, потому что он настоящий друг - и, вероятно, действительно выдающийся человек и в кинобизнесе".

Насколько Стюарт богат, не знает даже он сам. Большая часть информации о его состоянии восходит к журналу авиакомпании

BEA "Трайдент", который в 1972 году тщательно подсчитал, где и сколько Стюарт зарабатывает и определил годовой доход в 340 000 фунтов: 21 миллион шиллингов. Андретти платит в США больше налогов, чем зарабатывает президент Никсон. А Икс выплачивает бельгийскому министерству финансов больше, чем Эдди Меркс *[Эдди Меркс (род. в 1948) - бельгийский велогонщик, пятикратный победитель "Тур де Франс".]* (58 процентов) - но почему именно "Трайдент" должен знать доходы Стюарта, непонятно. Кроме того, не стоит забывать, как много Джеки работает. В 1971 он 33 раза летал через Атлантику, на гонки и к МакКормаку, в общей сложности он просидел в самолете 900 часов за год: "Это больше, чем большинство пилотов за штурвалом и десятая часть моей жизни".

Стюарт путешествует более элегантно, чем раньше Джек Брэбэм, который однажды полетел в Уоткинс Глен, взяв в виде ручной клади четыре гоночные шины. Или как Дэн Гарни, который, чтобы сэкономить огромный штраф за перевес, засовывал в карманы плаща полуоси, болты, коленчатые валы и направлялся в самолет в верхней одежде весом 100 килограммов. А для стартера он специально купил дождевик.

Как путешествуют современные гонщики Гран-при? В 1968 году Firestone выкупили весь первый класс, только для того, чтобы Андретти и Бобби Анзер могли спокойно поспать между Миланом и Индианаполисом. Денни Халм летал через Атлантику уже "больше ста раз", поэтому ему хорошо известно, как бороться с разницей во времени: "После посадки в Америке я стараюсь как можно дольше бодрствовать, чтобы не проснуться раньше полуночи. А вернувшись в Англию, я слоняюсь по саду, сплю три часа, снова брожу… и потом уже могу нормально спать". В "Джамбо" Денни всегда старается заполучить ряд из четырех сидений: "Тогда, если поднять подлокотники, можно спать лучше, чем в первом классе". У Varig *[Бразильская авиакомпания.]* Фиттипальди может летать в первом классе по цене "эконом-класса, а пока ему не исполнилось 25 лет, Эмерсон платил только полцены. Стюарт летает исключительно первым классом - и платит за это. Он давно уже мог бы позволить себе иметь частный самолет или яхту, но такие вещи он не покупает. Во-первых, не в характере Джеки вести себя как нувориш. Во-вторых, он никогда не покупал себе каких-либо символов своего статуса, кроме "Клейтон-хауз", даже гоночную машину, когда только начинал карьеру. В-третьих, у него достаточно друзей-знаменитостей, в роскошной жизни которых он в любой момент может принять участие.

Когда партнер по команде Север купил самолет и решил два

месяца пожить во Флориде, пока не сдаст все летные экзамены, Стюарт только улыбался, как человек, который все это уже проходил: "Он пока еще не знает, во сколько ему все это обойдется. Послушай Франсуа: тот пилот, у которого я и Джимми Кларк учились летать, ушел на пенсию после 17500 часов налета. Я не хочу сказать, что у тебя нет таланта, но ведь помнишь пословицу: хотя и бывают седые молодые пилоты, но не бывает седых старых. И это верно".

"Я понимаю", - сказал Север, - "но уже сейчас я знаю больше, чем многие пилоты. Однажды Шенкен и я полетели на Lear-Jet из Уокткинс Глена. Пилот заложил большой крен, Тим побледнел, вцепился мне ногтями в руку и закричал: прекратите! А я заорал в переговорное устройство: еще вираж, потому что это было так чудесно. У Lear-Jet управляемость как у гоночной машины. Ты ведь знаешь - он был сконструирован как военный самолет".

Джеки деловито кивнул, и Франсуа продолжил: "Я думаю, летчики боятся только одного - неизвестности и плохой погоды". Джеки это подтвердил: "Хилл, Чэепмен и Брэбэм из таких. Они думают, что когда они прилетят, погода автоматически улучшится. Однажды я летел с Грэмом из Брэндс-Хэтч. Представь себе, он взлетел в темноте".

"Единственная проблема с самолетом - это его пилот", - сказал Север. "Он никогда не помогает мне с багажом". Элегантный парижанин, нагруженный как грузчик, а рядом с ним пилот с руками в карманах - странная картина, исправить которую Франсуа удалось только одним способом: "Я почти уронил один из трех чемоданов, со стороны пилота и сказал: помогите же мне! Тогда он автоматически его взял". Джеки спокойно выслушал это историю: "То есть, ты платишь деньги и еще занимаешься воспитанием. Может, было бы лучше нанять кого-то с лучшими манерами?"

По этому поводу Стюарт описал яхту, на которую его как-то пригласил один мультимиллионер: собственный телевизор, шлюпки с кондиционером, откидывающиеся стены, везде дорогой мрамор и антиквариат. Джеки понадобилось полчаса, чтобы описать яхту за 260 миллионов: "Это был образец самого удивительного, нет, самого ужасного вкуса, который я когда-либо видел". Подобные фразы показывают, что успех и богатство самого Стюарта не изменили. "Однажды я был на благотворительном аукционе в Монако. Наблюдать за некоторыми миллионерами было интереснее, чем любое кабаре. Там лежали драгоценности на полтора миллиона долларов. Но кто в наше время может себе такое позволить?", - вздохнул Джеки.

В сущности, он по-прежнему тот же жизнерадостный и

простецкий Джеки Стюарт, с которым я познакомился в 1964 году на лондонском шоу гоночных машин, после чего мы отправились в закусочную с самообслуживанием - есть яблочный пирог. Только стресс с тех пор увеличился в десять раз. Бизнес и упорная оборона первой позиции подорвали и навредили здоровью Джеки, а это, по словам доктора Фолкнера, "стоит больше миллиона долларов".

Типично для заболевания желудка у Стюарта, что боли утихают, когда он ест. Что приводит нас к меню современного поколения пилотов Гран-при. Штоммелен, как правило, заказывает "что нибудь с салатом", Гетин настаивает на "консоме *[французский бульон*], стейке и Рэкуэл Уэлч *[Рэкуэл Уэлч (*1940) - американская киноактриса. Приобрела мировую известность своей ролью в фильме "Миллион лет до нашей эры" (1966) сделавшим ее одним из секс-символов 60-х.]", Шетти однажды предписал своим пилотам не есть в день гонки бананов, потому что они перевариваются восемь часов, а Стюарт испугался, когда увидел за едой австралийца Роджера Уорда:* "У него был стейк, салат, чипсы, масло и джем: и все это в одной тарелке". Запивать большинство пилотов предпочитают молоком. Молока так много, что Андретти однажды заметил: "Я бы с удовольствием выпил после тренировки пива, но не делаю этого, потому что не хочу, чтобы другие сказали: Андретти - алкоголик". Великий Фанхио всегда пил за обедом красное вино. И тут же напоминание: то же самое стоило бы делать и Стюарту.

Он удалился в недобровольное изгнание на свою Эльбу на Женевском озере, и тут же пошли слухи, что Джеки планирует закончить карьеру. "Но если бы я серьезно воспринимал все слухи о моем уходе", - смеется Стюарт, - "то мне бы пришлось это сделать еще десять лет назад. Когда придет время мне уйти, я хочу уйти счастливым: как Дэн Гарни, которому я отправил письмо о том, как я от всего сердца рад тому, что он это сделал".

Первым делом Стюарт отказался от гонок Кан-Ам - и с тяжелым сердцем еще и от бельгийского Гран-при. Типично для Джеки: собственная болезнь беспокоила его меньше, чем чувство вины в том, что подвел Кена. Он сам предложил: "Если хочешь, возьми гонщика на замену". Кен позвонил Редману, но Брайан уже пообещал свои единственные выходные без гонок провести с семьей. Так что Север остался единственным знаменоносцем Tyrrell. Механики послали Джеки жестко сформулированную, но добродушную телеграмму: "Забудь про проклятый Кан-Ам, пошли к черту телевидение, радио и кино и быстрее возвращайся здоровым в Формулу 1".

Tecno

Первый Гран-при без Стюарта с 1968 года (тогда у Джеки было запястье в гипсе) одновременно стал первым для Tecno. Спонсорские деньги от Martini amp; Rossi едва покрыли расходы на конструирование машины, так что больным гонками братьям Педерзани: Лучиано (старший, более богатый) и Джанфранко (младший), которые начинали с го-картами, пришлось много выложить из своего кармана. Менеджер команды - бывший гоночный директор Vanwall и Gulf-Porsche седовласый англичанин Дэвид Йорк. Пилотов зовут Нанни Галли и Дерек Белл. Когда у Дерека появились первые сомнения в успехе проекта, представители Martini покровительственно похлопали его по плечу: "Не беспокойся. Мы будем уже довольны, если вы к концу 1972 года будете приезжать в первой тройке". Белл испугался: "Вы будете счастливы, если мы к концу сезона сможем квалифицироваться".

Премьера задержалась. Вначале выяснилось, что шасси слишком широкое, это Петер Шетти заметил уже на Рождество, будучи почетным гостем на презентации команды, потом - что 12-цилиндровый мотор слишком тяжел. Дэвид Йорк недоверчиво позвонил английскому журналисту Дэвиду Фиппсу: "Только между нами - сколько весит Cosworth V8?" " 160 килограммов ", - ответил Дэвид. "Хорошо, а если со всеми соединительными элементами, стартером и так далее?" " 160 килограммов ", - повторил Фиппс, - "А твой?". Йорк даже не решился сказать.

Ускорение у автомобиля с этим мотором слишком слабое, максимальная скорость получше. Шасси держится только на болтах, ходит ходуном, на нем появляются трещины. Но вначале Галли угрожала другая опасность. Alfa Romeo взяли для него и Марко авиабилеты Милан-Рим-Палермо и на месте машину для тренировки Тарга Флорио. Марко отказался и услышал в субботу по радио: самолет Рим-Палермо разбился, выживших нет. Как и Марко, испуганные представители Alfa и Tecno бросились к телефону и узнали: Галли жив, он случайно не успел в Риме на несчастливый рейс. Галли, вероятно, был в шоке, так как в гонке он снова и снова терял преимущество, завоеванное Марко. Имея репутацию человека, лишившего быстрого Марко победы, Галли прибыл на новую, искусственную трассу в форме пистолета - Нивелль под Брюсселем.

На глазах графов Грегорио и Витторио Росси уже после пятого круга Галли вернулся в боксы, как на телеге с сеном - Tecno была вся в траве. Из-за того, что Виселль сломал палец,

Марко, наконец-то получил право сесть в "P160" и быстро наматывал круги. Но "P160" Гетина запутался в проволочной сетке ("думаю, сломалась педаль газа") и он вернулся в боксы пешком, с поцарапанным шлемом, ушибленным пальцем и болью в шее. Марко немедленно зазвали флагом в боксы: "Вылезай. Твою машину получит Гетин".

Марко, обидевшись, направился выпить, "но толстяк (Парнелл) позвал меня назад и дал мне "P153", на который было накручено подозрительно много проволоки. После всего случившегося BRM лучше забыть про спонсорские деньги". А Ники Лауда? "Как тестер, он великолепен", - похвалил Робин Херд, - "В Хараме он вылез из машины и сказал: "На "72X" ехать невозможно". Я ему не поверил, но он был прав". Симптомы остались прежними: "72X" в медленных поворотах едет прямо, а в быстрых, как говорит Ники, - "нужно бежать в укрытие".

Ники чуть не расплакался, но Мосли его утешил: "Люди помнят не первые, а последние шесть гонок. Не забывай это". Макс обвинил в фиаско "72X" Петерсона, "потому что Ронни все время хвалил машину". Когда Лауда испробовал March Майка Беттлера команды Contergan, в спешке собранный на базе шасси Формулы 2, то уже через три круга он добился 1:14,5, Беттлеру на то же самое понадобилось два дня. На этом революцию уже было не остановить: Петерсон и Лауда тоже потребовали для себя модель "721G", но все же им еще раз пришлось пройти через ад на "72X". "Что бы ни произошло, ты должен довести гонку до конца", - сказал Мосли Ники. После этого Макс 45 минут ругался с Роном Торанаком, который изготовил три воздухозаборника для March Уильямса, прежде чем дать один Мосли. Рон честолюбиво мечтает с Паче и Пескароло победить две команды: March и, прежде всего, Brabham.

Будучи верным своему принципу "организация прежде всего", Берни Экклстоун купил за 200 000 шиллингов хронометражную машину Heuer. Ее обслуживала Сузи Фиттипальди и на всех трех тренировках объявляла лучшее время своего зятя Эмерсона - однако, на последних 20 минутах только после убийственной тройной дуэли с Ferrari Регаццони и Икса. После этого Жаки выглядел уставшим, Регаццони - разочарованным. "Из-за Фиттипальди мы должны ездить на самой грани", - задорно сказал Регаццони и подпер подбородок указательным пальцем. Эмерсон подтвердил: "Вторая по скорости не Ferrari, а Клей". Прежде чем сесть в машину к своему тестю (темно-синий Rolls Royce Silver Shadow, номерной знак ZU 614), Икс сказал мне: "Lotus 72 - это фантастический компромисс. Через "эски" он проходит как по рельсам. Это заслуга того, как он держит дорогу,

а не мотора". И Эмерсон тоже знал, что в эсках он мог выиграть полсекунды, если удержать ногу на газу на пятой передаче, а это требует усилий.

"Машина идеальна", - сказал Фиттипальди, - "и у нас неплохие шансы… если только не будет дождя, и я об этом молюсь".

LOTUS

Многих поразило то, что Lotus 72, компоновке которого уже два года, после "нулевого" 1971 года снова расцвел, как цветок лотоса. Есть много причин того, что Lotus снова оказался на вершине, "где он и должен быть", - как говорит Колин Чэепмен: обеспеченное финансовое положение, многочисленные тесты, сработавшиеся теперь механики, набравшийся опыта Эмерсон - и много работы за зиму. "Мы много изменили в подвеске и наконец-то нашли границы. Lotus 72 стал не только быстрее, но и доброжелательней, что очень важно для многих пилотов. Знание, что ошибку в крайнем случае можно исправить без того, чтобы сразу попасть в аварию, придает уверенности в себе", - говорит Фиттипальди. В основном 72-й теперь настроен мягче, и заднее антикрыло в два этапа (в первый раз - в Нивелле) перенесли дальше назад.

Премьера Lotus в Гран-при состоялась в 1958 году в Монако: Хилл, для которого это тоже был дебют, сошел из-за поломки коробки передач, зато Аллисон занял шестое место. Уже в 1960-м кто-то заметил: "Колин Чепмен частенько улыбается, как кошка, только что проглотившая мышь". В сущности, в Колине скрываются два человека: холодный как лед бизнесмен и обаятельный романтик. Результатом стала иногда спорная, но очаровывающая личность. По словам Уолтера Хейза, "нет сомнений, что Чепмен, несмотря ни на что, один из немногих настоящих гениев автоспорта".

Энтони Колин Брюс Чепмен занимается автоспортом, "потому что я хочу побеждать", просто доезжать до финиша ему не интересно. Самое большое его желание - это быть "лидером дизайна" - ведущим конструктором. После тихого Джимми Кларка, "который против своего желания многое делал только потому, что знал, что я этого хочу", после "такого ужасно откровенного Йохена Риндта, чье золотое сердце я обнаружил только позже", теперь Колин поставил на Эмерсона "который так хорошо влился в команду". И снова верна та фраза, которую Чэепмен сказал мне в 1970 году: "Из-за того, что мы всегда лидируем, как правило, имеем машину, которую нужно победить, всегда боремся за чемпионат, все смотрят на нас и следят, нет ли у нас неприятностей. Машины сзади никого не волнуют, только наши поломки драматизируются. Это тот крест, который я вынужден нести".

Чепмен строит гоночные машины и лодки (с 1971 года яхту миллионеров "Moonraker") - но не самолеты. "Но аэропланы - это

мое хобби", - говорит он. Колин летает фантастически, но у него всегда и самые лучшие самолеты. На Большие призы он, как правило, прилетает на второй тренировочный день, и это придает важности фигуре его заместителя.

У менеджера команды John Player сына банкира Питера Уорра жесткое лицо и очки с высоким числом диоптрий. "В армии я повредил себе ногу и, лежа в кровати, написал всем гоночным командам, в том числе и Lotus. После того, как я поболтался там полчасика, кто-то спросил: тебе что, делать нечего? Тогда оставайся.", - рассказал он. Первая зарплата: 500 фунтов в год. "Позже я открыл свой бизнес с моделями машин, а в 1969 году Колин позвал меня обратно". Уорр работает со спонсорами, договорами гонщиков, а после ухода Дика Скаммеля - и с машинами тоже.

Единственный конфликт интересов возник из-за договора Фиттипальди с бразильской фирмой топливных добавок Bardahl. Цветная фотография на всю страницу в "Autosport" с рекламой Bardahl на шлеме у Эмерсона обозлила спонсора Lotus - Texaco. К бразильскому Гран-при Уорр твердо вознамерился убрать изображение Bardahl со шлема Эмерсона. "Меня не волнует, что из-за этого мое имя появится на титульной полосе бразильских газет", - сказал он "литературному негру" Фиттипальди, Дитеру Штапперту. Проблема разрешилась только после скандала. Как и многим другим, Эмерсону понадобилось некоторое время, чтобы привыкнуть к новому имени своей машины. "Как поживает твой John Player Special?", - спросил комментатор в Брэндс Хэтч. Эмерсон ответил: "Мой Лодзь? О, мой Лодзь очень хорош". Lotus он по прежнему произносит как "Лодзь", подобно городу в Польше - родине его матери.

Второй пилот Дейв Уокер не оправдал надежд Чепмена, "что он превратится в действительно великого пилота". Обещанный Уокеру Lotus Формулы 2 никогда не был готов и Дейв понял: "Прыжок из Формулы 3 в Формулу 1 был, похоже, великоват". В Нивелле Уорр помог ему супер-мотором: тем специальным Cosworth 059, который изначально предназначался для Риндта в Монце 1970.

Как бы то ни было, Уокер оказался на 12-м месте на старте, а в пресс-центре по-прежнему висело субботнее приглашение от Elf в 18:30 проехать круг на автобусе с пилотами Tyrrell Стюартом и Севером, теперь Франсуа пришлось ехать в одиночку. "Эска настолько щекотлива, что за два дня я самое большее восемь раз рискнул пройти ее на полном газу", - признал Север. Нос Tyrell теперь "позубастее, мы много работали над этим в мастерской", - сказал Франсуа.

В субботу ночью в Нивелль позвонил Джеки Стюарт, и Кен даже через трубку почувствовал, как нервничает и грызет ногти Джеки, когда слушал подробности тренировки и показанные времена. Перед стартом Тиррелл внушал своему второму пилоту: "Послушай, Франсуа, ты хотя всего лишь на пятом месте, но кроме Фиттипальди ты можешь победить всех. А если у Фиттипальди будут проблемы, ты можешь выиграть".

Мария-Хелена "вообще не нервничала, была так спокойна, как никогда раньше". Но: перед стартовым местом Эмерсона трасса была настолько грязной, что не помогли даже щетки механиков Lotus. Не удивительно, что вся левая сторона тронулась намного лучше: Регаццони и Халм колесо к колесу, но в первом повороте Эмерсон по внутренней траектории проскользнул мимо Халма. Обычное стартовое столкновение случилось с Ревсоном и де Адамичем. Пилоту McLaren пришлось заменить порванную шину. На втором круге Регаццони получил прикрытие: Икс атаковал Фиттипальди. С помощью хорошего трюка Клей попытался помочь Жаки обойти Эмерсона и в то же время оторваться от Lotus. По словам Эмерсона, "Клей перед шпилькой неожиданно рано убрал ногу с педали газа, заставив меня таким образом затормозить, но тут же Клей снова нажал на газ и получил преимущество в три корпуса. В следующем повороте я вынужден был затормозить очень поздно, чтобы помешать Иксу обогнать". После того как Жаки откатился назад и позже сошел из-за поломки заслонки, Регаццони и Фиттипальди остались во главе пелетона вдвоем. У Эмерсона не хватало мощности, чтобы обойти Ferrari из аэродинамической тени, поэтому он попытался в шпильке, "но Клей тут же захлопнул дверь". На протяжении следующих кругов Фиттипальди "снова и снова высовывал нос из аэродинамической тени, чтобы позлить Регаццони и слегка заставить его нервничать" и, наконец, на девятом круге перехитрил его там, где Клей больше этого не ожидал: в шпильке. "А потом я попробовал оторваться от Регаццони тремя очень быстрыми кругами". Единственным источником беспокойства для Эмерсона оставалось то, что после 30-го круга на втором месте шел уже не Регаццони, а Север, "потому что я знал, что у Севера были другие шины". И точно так же, как и во время бензиновой драмы в Испании, Эмерсон проявил себя умелым тактиком: в то время как Уокер вынужден был заменить шины, Фиттипальди "законсервировал" свои Firestone.

Один раз Север опасно к нему приблизился. "Примерно до половины дистанции Tyrrell был идеален, и мы с машиной упорно сражались чтобы нагнать Фиттипальди. А потом я боролся уже с машиной, потому что она все больше и больше страдала от

избыточной поворачиваемости". В то время, как Север с трудом оборонялся от Регаццони и Эймона, впереди Фиттипальди все больше отрывался, "потому что в Формуле 1 ты обязан получить как можно больший отрыв - на случай если с твоей машиной что-то случится, или тебе придется заехать в боксы, ты все равно смог бы выиграть". В этот раз Фиттипальди ехал, как чемпион. Одинокий Lotus, кружащий с точностью хронометра далеко впереди остального пелетона, вызвал у Чепмена воспоминания об эре Кларка и Риндта: "Теперь Эмерсон показал весь свой потенциал и выжал все из Lotus 72".

Все выжал и Регаццони, сражаясь за свое третье место. Tecno Галли полз в хвосте пелетона, когда на 57-м круге, в шпильке финального поворота, Клей собрался в четвертый раз обойти его на круг. Ferrari шла по внутреннему радиусу, Tecno по внешнему, но по словам Клея "он без предупреждения переместился вовнутрь и преградил мне путь". Машины столкнулись. На выходе из поворота Галли развернуло, Tecno почти остановился и как раз в тот момент, когда Регаццони собрался проскользнуть по внутренней траектории Галли развернуло еще раз и он врезался в левую заднюю подвеску Ferrari. Остальное давно уже стало для Регаццони, который чаще других возвращается в боксы пешком, привычным: отстегнуть ремни, вылезти, снять шлем. Из боксов подбежал Петер Шетти, Клей ругался: "Che una merda!" и *[Что за дерьмо! (ит.)]* беспомощно развел руками: "Что, черт возьми, я на этот раз должен рассказать?"

По-бойцовски наклонив голову, в позе быка, Регаццони в ярости направился в боксы, перелез через веревку прямо в "храм" Tecno и потребовал от Галли объяснений. Тот не знал что сказать и бормотал извинения. Эта сцена из итальянской "Опера комика" получила сильный финал, когда представитель Martini посоветовал Регаццони: "В следующий раз будь внимательней" - тут уж Клей просто взорвался. Позади боксов инженер Джорджио Феррари глухо сказал: "Мы привыкли проигрывать".

Из-за того, что ему пришлось дозаправить десять литров, Эймон потерял унаследованное от Регаццони третье место в пользу Халма, который сражался с сильными вибрациями. Перед ним Север боролся с усталостью, пока, наконец, не получил сразу два повода радоваться: "Во-первых, я завоевал первые очки в этом году, во-вторых, я помешал Халму сократить расстояние до Джеки на шесть очков". Эта фраза позже принесла ему бурные аплодисменты со стороны Тиррелла. За Хэйлвудом, Паче, Эймоном, Ревсоном и Генли дуэлировали Петерсон и Штоммелен. Последний заметил: "что ехать за March просто опасно". Из-за перебоев в работе мотора Рольф уступил десятое место Марко,

который атаковал, имея отставание в 40 секунд. Хеннеричи ругался: "Моя бабушка могла бы ехать быстрее Рольфа, будь она жива". На финише Мария-Хелена занервничала, зато Колин рядом с ней был "спокоен и холоден как всегда: он не меняется". Уже на предпоследнем круге "Мистер Лотус" начал пить шампанское. Бразильские телекомментаторы тарахтели как пулеметы, не снижая громкости, не зная, что звук прервался в Мадриде… и не доходил до Бразилии. Зато бразильский посол в темно-сером костюме пришел поздравить победителя, Эмерсон поцеловал Марию-Хелену в губы, "но потом сразу убежал, у него не было времени. После гонки жена всегда на последнем месте", - смеялась сеньора Фиттипальди.

В автофургоне Техасо Чепмен стоял рядом с беспрерывно раздающим интервью Фиттипальди, то ли телохранитель, то ли гвардеец. "Положение в чемпионате неплохое", - смеялся Эмерсон в мой микрофон, - "но больше я ничего говорить не хочу. В португальском языке у нас есть пословица: еще много воды утечет под мостом". Чепмен предсказал, что Эмерсон "до конца года еще покажет всем, на что способен". Промежуточное положение в чемпионате (Фиттипальди 28, Халм 19, Икс 16, Стюарт 12 очков) оставляло много возможностей.

Сотни бразильцев прославляли своего Фиттипальди транспарантами и боевыми песнопениями. Сцену Гран-при завоевывают южноамериканцы, а во главе захватчиков стоит счастливый и смеющийся Эмерсон подобно генералу - генералу Велингтону, чей памятник стоит в пяти километрах на поле Ватерлоо по соседству с Нивеллем. Однако оставалось подождать, пока из своего роскошного изгнания на Женевском озере вернется человек, выигрывавший битвы подобно Наполеону: Джеки Стюарт, суперзвезда и самый высокооплачиваемый пилот Формулы 1 всех времен, точно знал, какие тренировки ему нужны, чтобы выжить в этом спорте. Он был достаточно храбр, чтобы нажать на тормоза и на время отойти в сторону. Джеки медленно выздоравливал у себя в Клейтон-хаус, в котором он обычно не находился и 60 дней за год, а теперь не покидал несколько недель. 11 июня, через неделю после Нивелля, Стюарт без радости отпраздновал свой 33-й день рождения: в этот день разбился Йо Боннье.

Тринадцатый Ле Ман

Стюарт и Боннье расположили свои бюро вместе в Глане, по другую сторону автотрассы Женева-Лозанна и реорганизовали ассоциацию гонщиков (GPDA). Председателем оставался Боннье: говоривший на многих языках, образованный и чрезвычайно одаренный. У него было лицо человека, как будто сошедшего с картины. Один англичанин сказал, что Боннье напоминает ему ненатопленный собор. Йоаким был родом из стокгольмской профессорской семьи и женат на Марианне Нобель, внучатой племяннице изобретателя динамита, владел картинными галереями, а рядом с входной дверью на его вилле висел настоящий Пикассо. А в гостиной Боннье повесил на стену настоящий McLaren Формулы 1 - так ушедший на покой боксер вешает свои перчатки.

В бюро висят в деревянных рамках и с личными посвящениями фотографии 28-и гонщиков мирового класса. Семь из них еще участвуют в гонках, 15 ушли из спорта и шестеро - из жизни. Боннье часто стоял у могил товарищий и с неизменной страстью продолжал гоняться дальше. Ему слишком нравился этот спорт, чтобы уйти из него. Он подарил BRM самую первую победу в Гран-при (в 1959 году в Зандвоорте), собрал 109 лавровых венков и принял участие в 600 гонках, из них 108 Больших Призов, последний в 1971 году в Уоткинс Глене.

Вскоре после этого я посетил Боннье на Женевском озере. Он был очень занят, потому что как раз приехали люди из Lola и Cosworth, но, как обычно, нашел время поговорить. "Я заканчиваю с Формулой 1", - сообщил он мне, - "уже не интересно ездить позади на старом McLaren. Все знают, что на этой машине нельзя быть быстрее. Я мог бы купить новую, тогда должен был бы ездить быстрее - против молодых, голодных, а их сейчас так много. А мне уже 42 года… Зато в спортивной машине, как мне кажется, я все еще мог бы кое-чего добиться".

Это был откровенный разговор. "2- и 3-литровые Lola идут очень хорошо. Я хотел бы ездить везде, но только не на 1000 километров Спа".

"А Ле-Ман?", - спросил я, вспомнив, какая значительная разница в скорости между участниками 24-часовой гонки - и как Зифферт, дрожа, вылез из машины после разворота на скорости 270 км/ч. "Надеюсь, что в Ле-Мане нет", - сказал Боннье, - "но если этого захотят спонсоры, тогда я должен буду там стартовать". Ford очень помог команде Боннье, но Уолтер Хейз дважды посоветовал шведу воздержаться от Ле-Мана. Но Боннье и

так собирался уйти из спорта после сезона 1972 года и полностью посвятить себя бизнесу.

Механики Боннье работали 4800 часов, чтобы подготовить к старту обе Lola-Ford T280. Машины были окрашены в желтый цвет, потому что деньги дала швейцарская сырная индустрия. Поскольку Ferrari отказались от участия (вопреки желанию Икса и Шетти), у Lola остались два главных соперника: Alfa Romeo с Марко/Элфордом, Штоммеленом/Галли и Ваккареллой/де Адамичем, но, прежде всего, Matra с Бельтуа/Эймоном, Севером/Генли, Пескароло/Хиллом и Жабуилем/Хоббсом - четыре машины, в каждой из которых сидели французский пилот и англоязычный легионер. Эту огромную армию Шебби Кромбак начал составлять еще в ноябре прошлого. Победа любой ценой - таков был лозунг. Matra уже много лет работала на победу в Ле-Мане… и в этом году она была нужна больше, чем когда бы то ни было.

Голубые болиды прошли тяжелейшее испытание на выносливость: два 24-часовых теста в Ле Кастелле выявили только минимальные проблемы, третий тест прервали через 28 часов. "Не из-за того, что что-то сломалось, а просто мы все смертельно устали", - объяснил мне Эймон. "Я буду очень зол, если Matra проиграет эту гонку". Генли считал, что "французские пилоты рассортируются в борьбе", а Хилл придерживался мнения, что все решится в боксах. Грэм стремился к триумфу, какой еще не удавался ни одному гонщику в мире: после двух чемпионских титулов (в 1962 и 1968 годах) и победы в Инди (1966) он хотел победой в Ле Мане завершить классический хет-трик.

Перед гонкой Грэм бегал вместе со своим другом Боннье. "Послушай, Грэм, мы уже слишком стары для 24-часовой гонки. Вообще-то, нам пора бы на пенсию", - пошутил Йоаким. Хилл/Боннье вместе пилотировали Ferrari в 1964 году и заняли второе место. И ни один из них не знал, что для каждого это был тринадцатый Ле-Ман, для которого один парижский астролог предсказал "плохую погоду и тяжелую аварию". Когда президент Помпиду приветствовал гонщиков, Грэм пробормотал что-то насчет "entente cordiale *[Сердечное согласие (фр.) - отсюда произошло название англо-французской коалиции перед Первой мировой войной: Антанты.], для которой требуются английские гонщики", после чего в Matra уселись четыре французских пилота.* Их задача: быстрый первый круг, по возможности с четырехкратным лидерством, чтобы устроить фейерверк для Помпиду - и только потом в силу вступает план медленной езды.

Радость 200 000 французов поубавилась, после того как Бельтуа сошел уже на втором круге из-за заклинившего

цилиндра. Matra загорелась и испуганный Бельтуа выпрыгнул из кокпита на скорости 15 км/ч. После этого на трибунах становилось все тише: желтая Lola Боннье обошла Matra и лидировала первые 45 минут, пока Йоаким не передал руль ван Леннепу. В 17 часов закончилась первая телепередача, и я поздравил в боксах Боннье по поводу его отличного шоу. "Я знаю, когда передавало Eurovision и когда смотрели спонсоры", - довольно улыбнулся швед, "поэтому первый час был для меня особенно важен". Он спросил, когда снова включат камеры и я ответил: утром, около восьми часов.

Вечером и ночью Lola откатилась назад. Потребовался ремонт коробки передач, потом у Боннье два раза лопнула шина на высокоскоростной прямой Унодьер, но он никуда не врезался. Matra лидировали практически без борьбы. Когда в 23:10 Элфорд передал руль Марко, из громкоговорителей явно доносилась "Сыграй мне песню о смерти" *[Такое название в немецком прокате получил фильм Сержио Леоне "Однажды на диком западе" (1970) и соответственно главная музыкальная тема из него.]*. У одного из фоторепортеров из рук выбили камеру: "No flash!". Вспышки отвлекают гонщиков, которые привыкли к темноте… и приземляются в боксах как на авианосец.

Наконец, ночь сменилась серым утром, по словам Йохена, "в Ле-Мане это самая сложная фаза". Утренний туман сковывает и лишает мужества пилотов, которые и так борются со сном, и повышает опасность ошибки. Около восьми Боннье в повороте Мюльсанн обогнал Alfa Элфорда, который его пропустил. В следующем правом повороте Боннье хотел обойти Ferrari GT частника Флориана Ветча, но у Ferrari было преимущество. Lola наехала на песок за краем трассы, вышла из-под контроля, и на скорости 250 км/ч столкнулась с Ветчем. В то время как Ferrari сразу же вспыхнула, Lola перелетела через отбойники, вломилась через 250 метров в лес и сбила несколько сосен. Это походило на падение самолета.

Две Matra проехали мимо пламени, но Элфорд затормозил через 200 метров и, решив, что загорелись обе машины, побежал к Ferrari и рывком распахнул дверь. На видеозаписи видно: Элфорд чрезвычайно удивился, увидев пустое сиденье - но Ветч тут же помахал ему из-за отбойников, где нашел укрытие. За свои действия Элфорд позже получил в Париже медаль за храбрость. Lola Элфорд не увидел, но потом он посмотрел в сторону леса. Бледный как мел, он поехал в боксы. Марко как раз стоял под душем, и поэтому Элфорду пришлось проехать еще три круга. "У Элфорда была маленькая авария", - сказал Хельмуту гоночный директор инженер Кити, "поэтому он не хочет ехать дальше".

Марко взял управление, пока не сгорел мотор. Элфорду потребовался час, чтобы придти в себя. Потом он с трудом описал аварию, его дыхание пахло сигаретами и коньяком. Бедный старый Йо… Перед телепередачей показали список успехов Боннье. Невыспавшихся, с красными глазами пилотов Matra герметично изолировали от катастрофы в боксах, но Генли узнал о ней первым, когда проснулся в девять, "чтобы послушать по громкоговорителю, лидируем ли мы еще". Север ехал на 13 секунд медленнее, чем на тренировке, чтобы не тормозить - зато таким образом ему не пришлось менять тормозные диски. Генли следовал той же тактике, когда взял управление, но в боксах Север все больше нервничал: Хилл нагонял Генли, хотя после полуночи его мучали проблемы с переключением передач - но боксы не подавали никаких сигналов лидирующей машине. И снова смена гонщиков. А после этого: дождь. "Будут какие-то приказы?", - спросил Генли, получил отрицательный ответ и указание: "Если дождь вдруг усилится, не заезжайте в боксы сразу, только после сигнала. Мы не можем поставить дождевые шины на всех трех машинах одновременно". И Генли, будучи на сухих шинах на мокрой от дождя прямой Hunaudieres, столкнулся с Corvette Стинга Рея, привел Matra с разбитым кузовом в боксы и потерял десять минут. Жребий был брошен. Около 15 часов Север выкурил последнюю Gitanes и сменил Генли для последнего рывка, а Хилл передал руль Пескароло. "Doucement" *[медленно (фр.)],* - крикнул гоночный директор. Хилл выполнил свой долг. И только теперь, "когда вокруг меня столпились люди, и я услышал о чем говорят", он узнал, что потерял друга.

Смерть Боннье бросила тень на сбывшуюся мечту "голубых". Первые: Пескароло/Хилл, вторые: Север/Генли, третьи: Жабуй/Хоббс. "Призовые деньги мы разделим на восемь частей", - рассказал мне Грэм, - "пусть мне останется немного, но что такое деньги по сравнению с победой в Ле-Мане".

Шесть дней спустя на тренировке Формулы 1 в Валлелунге у Ники Лауды на скорости 260 км/ч лопнуло левое переднее колесо - в правом повороте. March полетел прямо на отбойники. Вначале Ники подумал: "И так столько не везло, а теперь еще и авария". Потом: "Немедленно перемести большие пальцы с внутренней на внешнюю сторону руля, чтобы они не сломались, если тот треснет". И, наконец, при первом ударе: "Пропала моя стартовая премия". March дважды пересек трассу и застрял в пашне. Ники отправился пешком в сторону боксов, по дороге его обогнали одна пожарная и две машины скорой помощи. Одна из них развернулась, Ники поймали и заставили лечь на носилки, "хотя на мне не было ни царапины, а в больнице они хотели силой

влить в меня виски. В конце концов, его выпил сам врач". Не удалось найти механика Лауды - Дейва. Услышав звук удара, он немедленно побежал в отель и заперся у себя в комнате. "Я больше не могу", - позже сказал Дейв Ники, дрожа всем телом, - "я был с Джимми в Хоккенхайме, с Йохеном в Монце… еще раз я этого не выдержу".

Еще пятью днями позже: Регаццони, которого в Англии между делом прозвали "the indestructible" - неразрушимый, тестировал в Цельтвеге Ferrari Формулы 1. Потом сел в спортпрототип, но, по словам Шетти, "решил затормозить там же, где тормозил в Формуле 1". И тут же Ferrari врезалась в отбойники, ее пришлось отбуксировать, а неразрушимый Регаццони отправился за боксы играть в футбол. При этом он упал на бетон и сломал себе левую руку. О штрафе Шетти и слышать не хотел: "Клей и так достаточно наказан, лишившись стартовых и призовых премий".

Место Регаццони в спортивной Ferrari занял Марко. В " 1000 километров Цельтвега" его партнером стал Карлос Паче. Марко "смог тренироваться так много, как никогда раньше" и был просто в восторге от атмосферы в Ferrari, в отличие от BRM: "Первая гонка в этом году, которая доставила мне удовольствие, и в которой я сражался с полной самоотдачей". В своем первом заезде он отстал от Икса всего лишь на 13 секунд. В конце Марко/Паче заняли отличное второе место. После круга почета Икс, стоя на своем Ferrari, сказал: "Сначала шампанского, а потом уже венок", подождал, пока подбежал его напарник Редман и сунул ему в руку кубок, полный пузырящейся жидкости. "For you", - улыбаясь, сказал Жаки. Рядом с ним Марко бурно благодарил Шетти, но гоночный директор отмахнулся: "Это я должен тебя благодарить, твоя машина была не из лучших". "Если я хочу чего-то достигнуть в Формуле 1, то мне нужно уходить из BRM", - шепнул мне Хельмут. Начались осторожные переговоры с Ferrari: "Они спросили, как выглядит мой договор с BRM и тому подобное". Но между делом коммендаторе, не предупредив Шетти, для тестов уже посадил в машину Формулы 1 Галли.

Тем временем в Англии Дерек Гарднер сконструировал новый Tyrrell 005. Север коротко опробовал его в Сильверстоуне и "сразу был так же быстр, как и на старой машине". У 005 впереди тормозные диски внутреннего расположения, так же, как на Lotus 72 и в начале 1971 года на March - пока у Петерсона в Брэндс Хэтче не сломался тормозной вал, и Робин Херд "из соображений безопасности" перенес их снова наружу: "У Lotus в 1971 году было три аварии из-за треснувших тормозных валов, но, к счастью, ничего не случилось". Теперь, перед французским Гран-при, Херд за 12 дней построил March 721G для Петерсона и за восемь дней

для - Лауды.

Клермон: Возвращение Стюарта, трагедия Марко

Адская трасса типа "с горки - на горку" в Клермон-Ферране считается "французским Нюрбургрингом": 58 поворотов, по большей части слепых, на дистанции в 8 километров! Марко любил принимать вызов этой горной трассы, по которой надо ехать с сантиметровой точностью и нельзя позволить себе допустить ошибку. "Она напоминает мне Тарга-Флорио, только быстрее, и на этот раз у меня нет Нанни Галли в роли штурмана. Так что, если уж я и сделаю глупость, то сам буду виноват". Марко уже побеждал здесь в 1971 году в гонке 2-литрового класса, и беспрестанное метание "вверх-вниз" этой природной трассы ему не помешало. Его школьный друг по Грацу, Йохен Риндт, был вынужден сдаться здесь в 1969 году, "пока сам себя не убил". Йохену стало очень плохо в кокпите из-за последствий сотрясения мозга, полученного в Барселоне.

Но у Клермона есть еще одна каинова печать: куски вулканической породы, которые осыпаются справа и слева с неукрепленного края дороги. Камни постоянно выкатываются на трассу. В 1970 году камень размером с кулак, вылетевший на тренировке из-под колеса машины Бельтуа, попал Йохену в правую щеку. Йохен вынужден был выйти на старт гонки с шестью швами на скуле и толстым пластырем… и выиграл ее. Шенкен пророчил: "Если машина поднимает песок, а следующий сзади на долю секунды сойдет с идеальной траектории, то попадет в аварию". Зная об этой опасности, организаторы оснастили три "летучих" поста на трассе: Элфорд *[Английский гонщик (род. 1935), 13 стартов в Ф1.]*, Мазе *[Французский гонщик (род. 1943), 1 старт в Ф1 на March.]* и Жабуй при необходимости были готовы патрулировать на VW-Porsche, белые флаги были наготове.

Тот, кто впервые приезжает в Клермон, всегда сталкивается с проблемами. Фиттипальди прибыл на только что купленном 6,3-литровом Mercedes с сильным насморком и отчетливыми кругами под глазами. Мария-Хелена говорила: "Таким больным я Эмерсона еще не видела". Несмотря на это, лидер чемпионата, с Вильсоном рядом и с женами - сзади, бросился частным порядком на изучение трассы, которое ему пришлось прервать после двух кругов - Марии-Хелене и Сюзи стало плохо. Генли встал уже в 5 часов, чтобы втайне потренироваться. В это время Шенкен разочарованно выбирался из прокатного автомобиля: "Я не могу

запомнить даже десяти поворотов". Марко тренировался с Гетином в его оранжевом BMW и предупреждал "коротышку" о поворотах - "но если бы Гетин, когда бы я ни сказал "полный газ", действительно давал полный газ, то мы бы давно, без сомнения, улетели в отбойники или скалу".

Джеки Стюарт приехал в Клермон из Бегнинса за пять с половиной часов на Ford-Granada, вместе с секретарем GPDA *[Ассоциация гонщиков Формулы 1.]* Ником Сирреттом. Джеки был расслабленным, загорелым и более коротко постриженным. "Одна только прическа", - ухмылялся Тиррелл, - "дает полсекунды". Я спросил Джеки, останется ли его фирменный знак? "Конечно", - засмеялся он, "но я уже шесть недель не был у парикмахера, и волосы лежали у меня на плечах. Без паники, они отрастут". Не только главный механик Роджер нашел, что Стюарт стал "другим человеком". "Я чувствую себя", - говорил Джеки, - "так роскошно, как не чувствовал последние десять лет. Но у меня никогда и не было таких длительных каникул, столько времени для тенниса и гольфа". У него прошли боли в желудке. Хотя ему и надо было придерживаться диеты, "но я уже снова здоров для побед". Почти блаженно чемпион улыбается в камеры. "Вы не будете иметь проблем на этой трассе?" - спросил его репортер BBC. "На прямых - нет, только в поворотах. Но они мне здесь всегда мешали", - ухмыльнулся Джеки.

"Выглядишь хорошо", - сказал ему бодрый 70-летний Раймонд Мейз, бывший гоночный шеф BRM. "Ты тоже", - ответил Джеки, - "честно, Рэй: с тех пор, как я тебя знаю, ты не изменился". Мейз мудро ответил: "Ты тоже не будешь больше меняться, Джеки, если однажды станешь таким же старым, как я". Джеки сентиментально улыбнулся, пожав плечами, как будто хотел подчеркнуть, что это зависит не только от него. Джеки всегда говорил: "Если где-то на свете тебе будет плохо, то определенно в Клермоне". И именно здесь он хотел доказать миру, что опять здоров.

Лауда рассказал Марко, как он столкнулся с Сертизом на гонке Формулы 2 в Руане, и Джон крикнул ему: "Ты попал в мою записную книжку". "Ничего", - ухмыльнулся Марко, - "я там уже есть". "Сертиз предъявил мне иск на 3000 фунтов, потому что я не ездил за него в прошлом году в Цельтвеге. Причем у него вообще не было для меня машины".

Теперь наконец-то BRM предоставили ему "P160", а разница с "P153", Хельмут знал, "как день и ночь". Парнелл признался, что уроженец Граца, полгода снабжаемый никудышным материалом, "впервые обладает конкурентоспособным автомобилем". Но еще до начала тренировок он гасит радость Марко решением:

"Сегодня твою машину протестирует Бельтуа, пока не определит, на твоей или своей он хочет ехать". Марко, не опробовавший ни одного BRM, в отличие от других, которые сериями увечили шасси, таким образом, вновь должен был стоять в задних рядах. Суровая действительность BRM коснулась и Генли, но по-другому: "Matra уже имела готовый чек, когда я приезжал в Париж, а в BRM я жду своих денег с Аргентины".

Тайный план Тиррелла был таков: Север тестирует новое "чудо-оружие" "005" в пятницу, в субботу на несколько кругов в него садится Стюарт, но отдает "005" для гонки Северу - в случае, если машина не окажется потрясающе быстрой. "Мы должны", - говорил мне Джеки, - "выигрывать у других две секунды". На кокпит наклеили имена обоих пилотов, но "Стюарт" закрасили, и за руль сел Север. Его 2:55,4 - невероятное время, заставившее других насторожиться. Франсуа шепнул своему боссу: "У меня еще три секунды в запасе". Через два круга "005" врезался в отбойник.

"Я заскользил, вероятно, слишком сильно скорректировал занос, вот так это и произошло", - говорил Север, когда он неуверенно добрел до боксов. Его глаза были направлены вдаль. Заметно, что он был в шоке, лицо было желтоватым, как всегда, когда он попадает в аварию. Тиррелл сохранил стоическое спокойствие, но у Гарднера лицо вытянулось и покраснело. "So it goes *[Вот так это и происходит.]*", - сказал он тихо. "005" в Клермоне больше не поедет".

Северу надо было ехать в госпиталь на рентген, поскольку друг Тиррелла, детский врач доктор Фолкнер, "ответственный только за младенцев", заявил: переломов нет, но наличествует болезненная контузия левого запястья, требующая наложения повязки. И две инъекции новокаина. Мы должны были повторить радио-интервью, поскольку Франсуа ошибочно произнес "кокаин". На трассе еще два пилота врезались в отбойники. Редман, "поскольку я слишком поздно затормозил и колеса заблокировались", и Уокер, "поскольку меня подтолкнул BRM". Питер Уорр саркастически заявил, что не видел ни одного пилота BRM, который бы бросился в боксы Lotus, чтобы извиниться. Когда Стюарт пришел в один из шатров паддока, кто-то ядовито сказал: "Приготовьте теплое молоко для Джеки". А английский журналист, бородач Денис Дженкинсон добавил: "И воду, точно, молоко и воду". В 1970 г. он создал трусливое понятие пилота "молока и воды", так как Стюарт и Риндт во время серии катастроф твердо и ожесточенно боролись за безопасность гоночных трасс…

Марко, получив, наконец, от Бельтуа свой "P160", проехал на

1,5 секунды быстрее, чем лидер команды, что должно было стать сенсацией. Бельтуа в Клермоне в 1969 году первым "пробил звуковой барьер" трех минут и почти победил в 1970 году. Заслуживало внимания и шестое время Штоммелена, который бросился на тренировку со словами: "мне быстро надо в машину, иначе я обнаружу там бабушку Хеннеричи". Впоследствии механики Eifelland ухмылялись: "Ну, разве мы плохо смазали бабушке велосипед?" У Лауды протекал бензобак, тормозной диск имел биение из-за неверной термообработки, один раз при выезде из боксов лопнула полуось, и, кроме того, машина билась днищем о полотно дороги. "Уже с полупустыми баками", - говорил Ники, - "у меня зад отваливается". Его партнер по команде, Петерсон, дважды коснулся отбойников, Фиттипальди с трудом избежал того же. Его Lotus всеми четырьмя колесами скользил от поворота к повороту. Весь вечер Эмерсон гадал, почему он на семь секунд медленнее, и что можно отрегулировать в машине. Он сменил всю подвеску, установил круче антикрылья и, кроме того, сменил мотор.

В субботу Север вынужден был прервать тренировку через десять минут. "Инъекция потеряла эффект, и боли стали сильнее, чем прежде". В BRM Марко все более становился сенсацией: шестое время, хотя в переднюю левую шину закачали воздуха в два раза больше, чем в остальные, и хотя мотор работал с перебоями. До заключительных заездов дефект - короткое замыкание в кабеле - был устранен. Тогда белокурый уроженец Граца пустил в ход все: "на бреющем" он промчался по трассе и пробился на третье место. 2:57,3 - сказал я Хельмуту, когда он ненадолго появился в боксах. Он ответил: "Я могу проехать за 2:56". С сияющего неба вдруг упало несколько капель дождя. Прихромал Бельтуа и спросил: "Сколько кругов ты еще проедешь?" "Три", - ответил Марко. "Пришло время, когда вам надо немного дать газу, а то вы даже не пройдете квалификацию", - приказал Парнелл своим пилотам - Бельтуа, Гетину, Генли и Виселлю.

Партнеры Марко по команде производили смущенное впечатление. Гетин быстро отправил свой "P160" в отбойник в шпильке и пришел обратно пешком. Его лодыжка кровоточила. Занервничав, Бельтуа продолжил тренировки. Незаметно на трассу ложилась пыль. Галли проехал по песку, корням и камням, лишив вплотную ехавшего сзади Пескароло видимости, и Williams-March оказался в отбойниках. Вскоре после этого Марко дал знак, что пропускает Хилла, а затем и Бельтуа, увидев их в зеркалах. Перед шпилькой Грэм "был внутри, но Бельтуа налетел на меня с полностью заблокированными колесами, поскольку

хотел перетормозить меня любой ценой". Так Грэм был вынужден уклониться в отбойник. Позднее победитель Ле-Мана заявился в боксы BRM, благодаря Марко за поданный знак, а от Бельтуа услышав сконфуженное sorry.

На прогревочных заездах в воскресенье на машине Бельтуа лопнула полуось, так что ему была нужна новая. По обычаям BRM на очереди был Марко, но Парнелл не мог так поступить с самым быстрым своим пилотом в тренировке, новым знаменосцем BRM. Он пересадил Бельтуа на автомобиль Генли.

"Я должен", - говорил мне Марко в микрофон, - "наконец, привезти домой хотя бы одно очко чемпионата мира, и это вполне возможно. Я ехал совсем не на грани, а на "P160" это и подавно веселее". Хельмут был в конце окончательного прорыва к вершине Формулы 1. Быстрейший на тренировках Крис Эймон, в своей 73-й гонке был на пороге первой победы в Гран-при. "Хочешь - верь, хочешь - нет", - кричал мне Эймон, - "но мой двигатель - запасной агрегат с 24-часовых гонок в Ле-Мане. Невероятно, но факт. Мы заменили только выхлопные мегафоны".

Эйфория от триумфа в 24-часовых гонках еще не улеглась, а для Matra Клермон - домашняя гонка.

MATRA

В 1967 году французское правительство пожертвовало заводу Matra на развитие гоночного мотора 6 миллионов франков (около 30 миллионов шиллингов), поскольку во Франции проекты по исследованиям и разработкам часто поддерживаются государством. Эта денежная инъекция больше не повторялась, поэтому летом 1972 года вдруг встал вопрос, сможет ли Matra сохранить полную гоночную программу. Не хватало снова 30 миллионов. Главными спонсорами были Shell и Chrysler, но "Chrysler денег платит мало, правда, предоставляет в распоряжение свою сбытовую сеть для наших машин". Доля производства легковых автомобилей в обороте Matra мала: не более пяти процентов.

Шеф - Жан-Люк Лагардер, молодой, динамичный промышленник с частным самолетом. Гоночного директора зовут Бруно Морин. Он инженер-электронщик, раньше выступавший в ралли на Morgan. Не ясно, его рубцы и шрамы - от аварии или от бурных студенческих связей. Matra - единственная команда, имеющая профессионального и исключительно точно работающего хронометриста. Это незамужняя блондинка Мишель Дюбоск, которая раньше нажимала на кнопку секундомера и держала большие пальцы *[сжимание больших пальцев в кулаке - "на удачу" в странах Европы]* для своего бой-френда Хосе Розински, занимавшегося гонками. Теперь она вместе с механиком Brabham Керри Адамсом.

Секундомер Мишель отсчитывает время для Криса Эймона, единственного в Matra пилота Формулы 1, хорошо воспитанного, необыкновенно симпатичного сына фермера из Новой Зеландии с тонкими чертами открытого лица. Крис выкуривает до 40 сигарет в день, сразу же покидает компанию, если определяет, что за столом - 13 человек, в остальном, правда, не суеверен. По-видимому, он довольствуется тем, что комментатор на каждом Гран-при представляет его, как "единственного из пилотов мирового класса, еще не выигравшего Гран-при". В 1971 году 27-летний Крис несколько уныло признался мне, что чувствует себя "старым и уставшим".

Кое-что из того, что случалось с ним, может удивить еще кого-нибудь. Эймон проигрывал гонки, имея преимущество в минуту, потому что у него отрывалось стекло шлема, потому что терялся малюсенький винтик в моторе, потому что маслобак терял по капельке масло. Его деловая и частная жизнь отмечена подобными же происшествиями. Однажды блок двигателя его

дорогого, как грех, личного автомобиля лопнул, поскольку был оставлен зимовать на каком-то аэродроме без антифриза. В другой раз на воздух взлетел испытательный стенд его собственной, основанной на капитал в шесть миллионов, фабрики двигателей "Chris Amon Engine Limited" в Рединге, Англия, поскольку загорелся топливный бак. Страховка? - "Он точно не знает", - сказал Крис.

Его частный самолет Piper-Aztec, на котором Эймон прилетел в Клермон-Ферран, был с дефектом, "который нам надо было устранять еще во Франции, иначе не смогли бы даже приземлиться в Англии". Несмотря на супер-езду, уже на тренировке случился типичный для Эймона случай: остановка на трассе без бензина, потому что Бруно Морин запутался при пересчете миль в километры. "Новое шасси "MS 120 D" великолепно", - восторгался Крис. Хотя он "уже почти распрощался с мечтой о победе в Больших Призах - но я еще попробую хоть раз очень в это поверить".

Эймон-Халм, Икс-Стюарт, Шенкен-Марко и Север-Фиттипальди - такими были первые четыре стартовых ряда в Клермоне. Север получил три инъекции новокаина и знал, что он совсем не будет ощущать левую руку на протяжении пяти кругов. Темные облака на небе вызывали опасения относительно дождя, поэтому Чепмен держал для Фиттипальди в боксах запасную машину, оснащенную дождевыми шинами. Эмерсон вынужденно опробовал эту машину в субботу вечером, поскольку в боевом автомобиле пожаловался на дефект двигателя. "Я знаю, что с полными баками могу ехать 2:58", - сказал Эмерсон Марко, - "пожалуйста, Хельмут, если я настигну тебя, пропусти".

Эмерсон хотел в этот раз стартовать особенно хорошо. "Но, из-за того, что я так сильно сконцентрировался на переключении с первой на вторую передачи, то потерял целую секунду". Справа и слева мимо него промчались остальные. Эймон-Халм-Стюарт-Икс-Марко - такой была первая пятерка до четвертого круга, в котором Марко пропустил Фиттипальди. Но боевой группе "Шенкен-Хэйлвуд-Петерсон-Север" Хельмут сопротивлялся без усилий. Он ехал, как подтвердил Фиттипальди, очень чисто. "Я не шел в полную силу, и уж точно не на пределе", - сказал Марко позже, - "поскольку хотел быть экономным и сберечь силы для борьбы на финише".

Драма началась, когда у Петерсона взорвался бортовой огнетушитель. "Я пытался максимально приподняться в кокпите, чтобы лучше видеть, пока не уляжется облако. Но ногам становилось все холоднее". После восьми кругов Марко по-прежнему был на шестом месте, вслед за ведущим трио Эймон-

Халм-Стюарт и едущими в одиночестве Иксом и Фиттпальди. Хельмут ничего не знал про взрыв на машине Петерсона, но заметил, что Ронни "вероятно, серьезно разозлился, когда обошел меня в быстром повороте, идя на абсолютной грани возможного. Я пропустил его. Но он без необходимости заехал на грязную часть трассы".

Камень, вылетевший из-под заднего колеса машины Петерсона, Марко увидел. "Вдруг мелькнуло что-то размером с кулак, я еще пригнулся в кокпите… но потом почувствовал ужасную боль".

Это был не первый страшный момент для Хельмута. На наклонном овале в Дайтоне в 1971 году на его Porsche при скорости 300 км/ч лопнула правая передняя шина. "Мне и сегодня все еще непонятно", - рассказывал мне как-то Марко, "почему все длилось так долго, и почему я все понимал. До удара о стену прошло не более полу-секунды, но для меня этот промежуток времени растянулся на минуты, за которые я увидел еще раз всю свою жизнь. Такой молодой, красивый, подумал я тогда, и вот теперь - все. Но отреагировал гораздо более практично: сделал все, что было возможно, чтобы спастись. Сверкали искры, когда Porsche играл в пинг-понг со стеной. Так что - выключить зажигание. Потом - запустить систему пожаротушения. Но тут мне пришло в голову, что за год до этого Редман в аналогичной аварии чуть не задохнулся. Значит - не запускать. Такая вот удивительная штука - мозг. Только один раз я сплоховал. Когда толчком распахнул дверь, чтобы выпрыгнуть… то долго соображал, что я ведь еще пристегнут ремнями - тогда, в Дайтоне".

В Клермоне камень пробил забрало шлема Хельмута, как снаряд, оставив круглое отверстие и не расколов забрало целиком, и ударил в левый глаз. В аналогичной аварии (птица разбила очки) в 1960 году в Спа погиб Алан Стейси. Когда Марко снова открыл глаза, то увидел, "что и я тоже на песке, прямо перед отбойником, так что рывком направил BRM на другую сторону и остановил его". Терзаемый болью, Хельмут освободился от ремней, вылез из машины, снял шлем и огнеупорный подшлемник и стал подавать отчаянные знаки работникам трассы, которые, правда, совершенно не реагировали. Хельмут побежал, прося медицинской помощи. Потом упал без сознания. Очнувшись, увидел над собой флаги и лица работников трассы, которые понимали только по-французски.

К счастью, появился Вик Элфорд, проехав по трассе на VW-Porsche. Он довез Марко до больницы для гонщиков, откуда его забрала спасательная команда. Первая остановка "крестного пути"

- госпиталь "Hotel Dieux". Хельмут едва держался на ногах, но должен был сам написать имя и адрес, отвечать на вопросы, кто оплатит операцию и т.д. Он записал телефон Ирми *[жена Хельмута Марко]* в Граце, но потом узнал, что госпиталь не предназначен для глазных операций. Вторая остановка: глазная клиника "Saint Jacques". В машине скорой помощи с ним никого не было, шофер ехал, как сумасшедший, и Марко был вынужден сам держаться, чтобы не упасть с носилок. В клинике быстро подготовились к срочной операции.

Отсутствие стартового № 25 еще долго заботило команду BRM. Ники Лауда, сошедший из-за сломанного приводного вала, уже на 4-м круге, разыскал Элфорда и поспешил с известиями к Луису Стенли. Товарищи, оставшиеся на передовой Гран-при, ничего не знали о драме Марко. Эймон по-прежнему лидировал перед Халмом и Стюартом, теперь с большим преимуществом. Но Джеки не проехал, как он сказал позже, "ни одного круга на пределе, поскольку преследовать Криса и Денни было просто. А потом они начали совершать маленькие ошибки, скользить по песку, грязи. Я решил подождать". Все трое выступали на одинаковых шинах Goodyear. "В этот раз мы побьем Фиттипальди", - думал Халм, пока после 16-ти кругов его не настиг "медленный прокол", из-за чего он замедлился и пропустил Стюарта. Джеки быстро сократил отставание в 4 секунды до Эймона, но знал, что, для того чтобы обогнать, "должен был ждать ошибки Криса". 19-й круг. Половина гонки. С левого переднего колеса машины Эймона разлетелись резиновые лохмотья, Matra проковыляла в боксы и стояла там 1:15 мин. Без борьбы Стюарт обошел разочарованного, безоружного Эймона и стал лидером.

Икс шел вторым, в 20-и секундах позади, с Фиттипальди, следующим по пятам, пока сразу за боксами у него не лопнула шина. Возвращение задним ходом запрещено. Жаки потребовалось 4:30 мин, чтобы проехать круг для возврата, две минуты длится остановка - из-за чего Икс покинул машину и собрался сдаться. "Назад!" - приказал Шетти и постучал себя по лбу, - "еще надо заработать денег".

Тут Фиттипальди показали три сигнала: "P2" (второе место), "STEW TIR" (после многочисленных дефектов шин Goodyear и Стюарт мог получить проблемы) и "AMON P3", что означало, что вернувшийся в гонку девятым Эймон после сумасшедшей гонки преследования - уже третий… и догоняет Lotus. Так что Эмерсон ехал "так быстро, как мог, но за один круг Крис привез мне три секунды". Незадолго до финиша Фиттипальди едва избежал аварии, когда его почти выбил с трассы Галли. Дуэль за четвертое

место выиграл Север у Петерсона, несмотря на вновь начавшее болеть с половины дистанции запястье. 20-я победа Стюарта в Гран-при вызвала дождь из шампанского, в то время как единственный выживший BRM, а именно - машина Бельтуа, финишировал 15-м. А если бы Марко закончил дистанцию, то мог бы стать третьим или четвертым, что доказывал хронометраж кругов.

Вечером Петерсон задумчиво сидел в грузовике, его невеста Барбро плакала, когда узнала о несчастье. Лауда, Гетин и Штоммелен посетили Марко в клинике. Луис Стэнли хотел привезти на самолете английского специалиста, Marlboro держала самолет, готовый взлететь по первому требованию, а Стюарт обещал любую помощь при доставке врачей. В понедельник из Граца в Клермон-Ферран вылетела Ирми Марко. Когда я позвонил в клинику, чтобы поговорить с лечащим врачом, коммутатор автоматически переключился на пациента, несмотря на то, что тот нуждался в строжайшем покое. Голос Хельмута звучал уныло, серьезно, но не безнадежно: "У меня бешеные боли, но врачи говорят, что операция прошла хорошо".

Профессор Солер многократно заверил Хельмута и Ирми, что все должно быть в порядке, что он снова сможет нормально видеть и даже участвовать в гонках - и уже в первую неделю играл с Марко в настольный теннис. В хорошем настроении Хельмут вернулся в Грац и уже размышлял, каких друзей навестит вечером, но уже на плановом обследовании узнал, что немедленно должен будет остаться в госпитале. Он был ужасно расстроен, отказался есть и потерял пять килограммов. Он только лишь хотел домой и был на самом деле временно отпущен для того, чтобы набраться сил для новой операции. Марко должен носить темные очки, "гипсовую повязку для глаза", как он говорит. Каждые полчаса ему нужно закапывать глазные капли. Ему понадобится "целый месяц, чтобы снова научиться разливать чай" - и, прежде всего, очень много терпения.

В своем доме, оборудованном с исключительным вкусом, бывшем первоначально гаражом его родителей, Марко постепенно вновь обретает радость жизни. В гостиной висят картины Фукса *[Фукс Эрнст (р. 1930), австрийский художник, один из лидеров новой волны символизма - или "фантастического реализма".]* и Хундертвассера *[Хундертвассер Фридрихсрайх, (наст. имя и фамилия Фридрих Стовассер) (1928-2000), австрийский художник, самобытно соединивший абстракционизм со стилем модерн.]*, потому что Хельмут и Ирми - большие любители искусства. В кабинете стоят многочисленные кубки, на письменном столе лежат стопками уже подписанные почтовые

карточки для автографов. Марко получает очень много почты от фанатов, и письма почти от всех пилотов Гран-при. Он говорил поначалу: "Если я слишком много читаю, то начинает болеть голова. Это естественный предупреждающий сигнал".

Шестью неделями позже Клермон-Феррана врачи отпустили его на один день. Хельмут на самолете полетел на тренировку в Цельтвег и с воздуха удивился, "как закручивается первый поворот, который мы проходим на полном газу", а внизу, в паддоке, замечает "впервые, насколько громкими являются гонки. Это ужасно". Он "странно чувствует себя после того, как прошло какое-то время: с одной стороны, очень хорошо, что я не должен теперь давать полный газ, с другой - очень жаль, что механики суетятся вокруг, а мне нечего делать. Ты говоришь с кем-то - и вот он уже убегает, потому что там опять не хватает прокладки из губчатой резины или еще чего-нибудь". Позднее Марко начнет работать менеджером в "Формуле Ford" и журналистом и покажет себя на этом поприще исключительно умелым.

Тим Парнелл часто звонит ему и обещает: "Когда бы ты ни захотел получить машину на какой-либо трассе, чтобы попробовать себя - она будет там". И это он полагает искренне и честно, подтверждает гоночный директор почти умоляющим детским голосом. Настроение Марко - продолжать гонки или сдаться - поначалу все время менялось. Почему ни один гонщик после аварии не уходит добровольно, объяснил мне однажды Стюарт: "потому что в большинстве случаев он в момент аварии не чувствует боли. Очень часто сильные боли потом, но не при самой аварии". Это предложение не должно включать страшные секунды Клермон-Феррана. И, если Андретти, спасенный в 1969 году в Индии из горящего Lotus, полагал: "Ничто, абсолютно ничто не сравнится с болью от ожогов", то не справедливо ли аналогичное для жертвенного пути, который пришлось пройти Марко?

Более счастливые вынесли из Клермон-Феррана урок: GPDA, в которой Эймон занял пост директора, освобожденный Боннье, письменно потребовала от всех организаторов обезопасить их трассы от оползней и выброса камней.

Брэндс Хэтч: И снова Фиттипальди

"После каждой гонки я плохо сплю", - однажды рассказал мне Стюарт, - "поэтому всегда стараюсь тем же вечером добраться до дома. Если уж спать плохо, то лучше в своей постели". После французского Гран-при Джеки уже в 22:30 был в своем Клейтон-Хауз, потому что в понедельник на 9 часов утра уже был запланирован отлет для участия в гонке Кан-Ам в Роад Атланте. Но еще до полуночи Джеки проснулся от боли: язва желудка снова открылась. По телефону он сообщил о своем отказе Goodyear и McLaren и поплелся к врачу.

Когда принесли английские газеты, Джеки с удивлением прочитал, что репортажи о гонке начинались не с его победоносного возвращения, а с невезения Эймона. Исключением стала только статья Дэвида Бенсона в Daily Express, но у этой газеты со Стюартом договор. "Ни один журналист не понял, что это была одна из моих самых лучших и самых легких гонок", - пожаловался мне Джеки. Друг Бенсон рискнул поставить при соотношении 150:1 у одного английского букмекера на то, что Стюарт победит в Клермоне, в Брэндс Хэтче и станет чемпионом мира. Ставка: 100 фунтов. Так что Стюарт может сделать Дэвида богаче на 15 000 фунтов, что составляет почти миллион шиллингов. Но так трудно угодить всем: по сценарию Алистера Маклина в Брэндс Хэтче он должен сойти, "потому что он нам нужен в боксах" - и, как назло, именно сейчас, когда Фиттипальди лидировал по очкам 34:21.

В Роад Атланте гонялись без Стюарта… для McLaren это был черный день. На третьем кругу Ревсон остановился на трассе, чтобы отремонтировать электрику. На трамплине Халм потерял аэродинамическую тень одной из Porsche-Turbo, сцепление с трассой и, как будто ударом кулака, у него оторвало передний обтекатель. "М20" (машина, которую демонстрировали в Гудвуде) перевернулась, проскользила 400 метров на дуге безопасности и случайно остановилась прямо перед Ревсоном. Тот отреагировал мгновенно и вытащил лишившегося сознания Халма из под обломков еще до того, как они вспыхнули.

Денни хорошо встряхнуло, и в течение следующих недель он не мог избавиться от тягостных симптомов: "Машина вдруг стала реагировать быстрее меня. Я больше не могу ее настроить, и каждую трассу приходится учить заново, потому что я потерял свое чувство баланса. Оно медленно возвращается". На волнистой, ухабистой трассе Брэндс Хэтч Денни выбыл из числа претендентов на победу. Джек Брэбэм оставался единственным

пилотом, который выигрывал здесь не на Lotus. Это всегда была трасса для Lotus, а в 1972 даже больше чем когда-либо до того. Деловые партнеры Чепмена купили всю гонку и официально назвали ее "John Player Grand Prix", отсутствовали только сыновья *[Имеется в виду полное название сигаретного концерна - "John Player and sons", то есть "Джон Плейер и сыновья".]*.

А Marlboro пришла в голову не особо рекламная, но по-человечески очень хорошая идея: спонсор BRM основал "Jo Siffert Trophy", который теперь будут вручать после каждого Гран-при лучшему бойцу гонки. Жюри из журналистов разных стран будет определять того, чья борьба будет более всего походить на стиль Зифферта. "Типично для Эймона", - сказал Бернар Кайе, - "если бы мы начали на одну гонку раньше, то бедный Крис не потерял бы 100 граммов золота". BRM выставили четыре машины, но только трех пилотов: Бельтуа, Гетина, Оливера. Но Виселль и Генли тоже болтались в боксах. Виселль потому, что BRM от него не отказались, а Генли потому, что у него еще оставалось время до участия в гонке Интерсерии на Хоккенхаймринге. "Что ты здесь делаешь? Давай быстрее в аэропорт", - поторопил его Парнелл, чтобы избежать вопросов, почему ему на этот раз не дадут машину. Еще прошлой осенью BRM доминировали в Брэндс Хэтч и Тони Саутгейт привез с собой все технические данные с того раза. В Ferrari дебютировал похожий на жокея, тощий как щепка Артуро Мерцарио, которому приходится ушивать на спине все новые рубашки, чтобы они хорошо сидели. По словам Шетти, он весит "52 кило вместе со шлемом". Дома у Мерцарио намного более полная жена и двое детей. "В быстрых пологих поворотах мне приходится заставлять себя не думать о моих бамбини", - говорит он.

March за три дня построили для Лауды новый "721G", что обошлось Ники в пару ящиков пива. К сожалению, заболевший Робин Херд отсутствовал, что затруднило работу с настройками. "На ухабах мягкие пружины действуют как трамплин", - сказал Ники.

Lotus почувствовал опасность со стороны соперника Tyrrell 005. "Если Стюарт продолжит побеждать, то мы, возможно, вернемся к передней подвеске anti-squat *[подвеска, сконструированная для уменьшения "приседания" машины при разгоне]* 1970 года и, может быть, к полым тормозным валам". Когда Стюарт узнал об этом, он присвистнул сквозь зубы. Первым делом Джеки показал на "005" время 1:22,2, которое никто не смог побить. Но потом машина подскочила на ухабе в шпильке "Друидс" и улетела в отбойники. Механики бросились отбуксировывать машину и тренировку прервали. "Что-то Джеки

отвлекло", - сказал Гарднер, - "иначе бы он не вылетел". Стюарт прибежал и пересказал свидетельства маршалов ("они видели, как оторвался кусок металла") и сам считал, что "что-то сломалось сзади", надел свою черную кепку и уселся в траве перед стеной боксов. "Я очень разочарован", - сказал он мне, - "я ведь еще даже не был быстр, мог бы играючи проехать 1:21 и, без сомнения, выиграл бы. А теперь, на старой машине, у меня нет шансов". Юго-восточный ветер принес с побережья запах воды, и Джеки сказал без выражения: "Не люблю Брэндс Хэтч, никогда он мне не нравился".

"Две попытки, две аварии, два поула", - грустил Север. Хелен Стюарт сказала мне: "Постепенно мне начинает казаться, что "005" сглазили. Обидно то, что случается каждый раз". Еще в 1970 году первый Tyrrell родился с проблемами. По словам гоночного инженера Ferrari Мауро Фогьери, потеряли "много колес", пока Стюарт не подверг его упорным тестам на выносливость и провел процесс становления (и, тем самым, заложил первый камень в основание своего чемпионского титула 1971 года. Без сомнения "005" тоже когда-то побежит. Но для борьбы против Фиттипальди, возможно, будет уже поздно.

Зато "MS120D" Эймона полетела как на крыльях. "Все готово для победы", - сиял Шебби Кромбак *[Жерар "Шебби" Кромбак (1929-2005) - швейцарский автоспортивный журналист, основатель журнала Auto-Sport. В то время советник команды Matra.]*. И все же Эймон оказался не готов встретить в шпильке "Друидс" нанесенный туда ветром песок. Когда Крис нажал на газ, Matra вынесло в отбойники - и ее тоже отбуксировали прочь. В одно мгновение победное настроение в Matra сменилось глубоким отчаянием. Угасла вся воля к победе, все выглядели униженными и побитыми. Шебби сидел как ощипанная курица, Мишель молча вела хронометраж, механики работали без спешки, а Эймон с покрасневшим лицом пересел в старую Matra и в ярости пару раз нажал на газ.

Стюарт и Фиттипальди кружили друг за другом по трассе. Джеки с 1:23,3, Эмерсон с 1:23,5. Подошел Чепмен, руки на поясе, подтягивая брюки, верный признак, что он что-то задумал: "Хайнц, мог бы оказать мне услугу и выяснить, едет ли Стюарт с полными баками или нет?". Случайно я заметил, как перед тем механики Tyrrell выкачивали бензин: "Так я и думал", - сказал Колин, - "мы же едем с полными баками". Но когда Джеки обогнал Эмерсона, он и сам это заметил.

Поул, как и перед тем в Испании, завоевал Жаки Икс. "С начала сезона мы становимся лучше каждую гонку. Очень скоро Ferrari сможет выиграть Гран-при". Как всегда, Жаки много

работал над настройками "ведь изменение скорости всего лишь на 2 км/ч в большую или меньшую сторону полностью меняет машины Формулы 1. Я проехал 22,7, и все сказали: "Тебя заносило". Потом я проехал 22,2 и услышал: "Так мягко ты еще никогда не ездил". Из кокпита мне не видно, как машина держит дорогу".

Рядом с Иксом свой Lotus поставил в первый стартовый ряд Фиттипальди. В Брэндс Хэтч лучший на тренировке стоит справа, то есть на внутренней стороне, именно там, где дорога идет на подъем и к тому же с уклоном вовнутрь. С поула в Брэндс Хэтч почти никогда не удается тронуться первым. Йохену это не удалось в 1970 точно так же, как и Зифферту в 1971. Таким образом, у Фиттипальди положение было лучше, чем у Икса, "и я это знаю". Подошел Чепмен, с двумя бутылками шампанского в нейлоновом мешке, и подтвердил: "Much better".

"No excuse tomorrow", - улыбнулся Эмерсон своему шефу, - "завтра никаких извинений за проваленный старт".

"No excuse", - подчеркнул Колин, - "Парень, если ты не войдешь в проклятый Паддок Хилл Бренд первым…". Поворот "Паддок" назван в честь находящегося за ним гоночного лагеря, именно там работают неизвестные герои Больших призов.

Механики

"У нас есть механики, которые плачут, если из-за волны забастовок машина не может стартовать", - говорит Петер Шетти. Один из механиков Ferrari раньше участвовал в гонках на длинные дистанции вместе с Тацио Нуволари. Сегодня механики в Формуле 1 получают в среднем 40 фунтов в неделю (2500 шиллингов), кроме того, 10 процентов от призовых денег. "Это не так много за все то, что мы делаем", - сказал Ролан из Tyrrell. Ведь ответственность огромна. Нет практически ни одного, кто бы не обжигал себе руки или не испортил желудок от вечной ночной работы, живя на пиве и сандвичах. Если в конце сезона Фил Керр похвалил: "Только три схода при 25 стартах, этим все сказано о наших механиках", то он всего лишь сказал правду.

Каждая команда такова, каковы ее механики. Ребята из McLaren самые высокооплачиваемые, но их разделяют на главного, первого номера и второго номера. Фрэнк Уильямс привлек многих механиков слухами, что он достает им приглашения на веселые вечеринки, что благотворно действует на трудовую мораль. "Работать всегда легче, когда выигрываешь", - старая мудрость механиков. С этой точки зрения, в 1972 году работа в Lotus должна доставлять самое большое удовольствие, даже если главный механик Эдди Деннис человек спокойный и серьезный. Ребята Кена Тиррелла настоящие товарищи, ни в одной другой команде механики так не дружны или даже породнились: Робин женился на сестре Джона, а Рой - родственник Робина. В их числе и Йо Рамирез, который приехал в Европу в 1961 году вместе с Рикардо Родригезом. Самую лучшую историю года рассказали механики Штоммелена: после двух ночей за работой они заснули от усталости прямо в ванной и проснулись только на рассвете… оттого, что вода стала ледяной.

На светских мероприятиях "быстрого бизнеса" механики, как правило, остаются за дверью. В Брэндс Хэтч такими мероприятиями стали: крепкая тренировка по гольфу, которой сын Чепмена, Клайв, подверг Фиттипальди, и бал, данный Энди Гранателли для пилотов March. В день гонки Чепмен лично доставил на самолете своего гостя Эмерсона в "Брэндс". Когда на небе появились пять вертолетов, кто-то сказал: "Это летит Гранателли с охраной". Это действительно оказался он.

Когда машины выкатываются на старт, работа механиков заканчивается, зато начинается работа для пилотов. Тиррел всегда говорит "Тактики в спорте Гран-при перестает существовать, как только начинается борьба один на один". Как

ярко выразился Кен: "When the flag drops, the bullshit stops". В 1972 году было больше, чем ранее, схваток на старте, а также столкновений сразу после того: Стюарт два раза вытеснил Шенкена с трассы, Беттлер вытолкнул Лауду на луг, а потом переплелись колеса у Беттлера и Эймона, Matra взлетела на два метра вверх - Ники пришлось съехать в кювет, чтобы уклонится от Эймона, и потом он мучился 24 круга, пока не обошел Штоммелена. "И это, как назло, в том единственном Гран-при, который Гранателли увидел в этом году", - простонал Ники.

Впереди первый круг закончили в следующем порядке: Икс - Фиттипальди - Бельтуа - Ревсон - Стюарт, но Джеки понадобилось всего два круга, чтобы обойти "Ревви" и еще шесть? для Бельтуа, который вскоре откатился в середину пелетона и застыл в боксах. Его алиби, заклинившую четвертую передачу, механики не приняли. Зато Жан-Пьер даже не заметил спустившее колесо. Машины по четыре раза на круге ударялись днищем о землю? и три из них вышли из строя уже на первых десяти кругах. Де Адамич разбился, когда попытался уклониться от Уокера. Галли выбыл из-за пробитого колеса, а у Пескароло сломалась рулевая колонка, как будто бы она была сделана из спичек. Williams проскользил вдоль отбойников, вспыхнул, но спасательная команда освободила бородатого француза из развалившейся на две части машины.

Больше часа продолжалась битва за лидерство между Иксом, Фиттипальди и Стюартом. Эти трое летели по трассе, как боевая эскадрилья на бреющем полете, но лидировал все время Ferrari. Когда однажды Икс слишком поздно затормозил перед шпилькой "Друидс" и чуть не вылетел с трассы, Фиттипальди последовал за ним. При этом Lotus тоже занесло и, таким образом, на 24-м круге Стюарт смог обойти Эмерсона, но 11-ю кругами позже Джеки допустил ту же ошибку, и Эмерсон вырвался вперед. Со стороны казалось, что Икс командовал гонкой, но на самом деле Жаки сражался спиной к стене и только с трудом мог оказывать сопротивление. С 3-го круга Фиттипальди наблюдал: "Каждый раз, когда Икс тормозил, из его мотора поднимался голубой дымок. Таким образом, я знал, что он терял масло и вряд ли доедет до конца". Подозрения Эмерсона усилились после того, как его забрало начало постепенно все больше покрываться маслом. "Какие сигналы подавал тебе Чепмен?", - спросили Эмерсона позже. Бразилец на это хитро усмехнулся: "Ни малейшего понятия. На мне было столько иксовского масла, что я ничего не видел". А какие указания против Стюарта были даны из боксов? "Никаких", - сухо сказал Чепмен, - "мы просто делаем вид, что Стюарта не существует".

Носы машин Эмерсона и Джеки выглядели так, как будто их окунули в масло, но впереди все еще героически защищался Икс. Начиная с 40-го круга ему все труднее было переключать скорости, вытекало масло из коробки передач. Икс давно уже понял, что где-то протекает. "Таким образом, у меня было два шанса проиграть и ни одного выиграть". На 48-м круге заклинило конические шестерни главной передачи. Лидирующий Икс заехал в боксы и с улыбкой вылез из машины. "Это было только вопросом времени", - сказал он.

Теперь лидировал Фиттипальди перед Стюартом. Когда оба нагнали Вильсона Фиттипальди, чтобы обойти его на круг, Джеки слегка отстал, но вскоре снова приблизился к Lotus. Стюарту приходилось тяжело работать в кокпите, его все больше мучили боли в плече. Зато Эмерсон, несмотря на жару, оставался свеж как рыба в воде. На той же трассе, на которой два года назад он дебютировал восьмым, теперь Фиттипальди сдал тактический экзамен на аттестат зрелости. Когда он заметил, что бетон покрывается трещинами и ломается, то так же, как и Джеки, он в некоторых поворотах выбрал совсем другую траекторию. Иногда даже выезжал на траву, чтобы не повредить шины.

Не все были так умны. В Брэндс Хэтче повредилось больше шин, чем в Клермоне, разбилось больше машин, чем в дождевой битве Зандвоорта 1971 и произошло больше путаницы в хронометраже чем в Уоткенс Глене 1970. Был нанесен ущерб больше, чем на миллион. Происходящее в "Паддок Хилл Бендсе" походило на трагикомедию. Вначале на луг из-за пробитой шины вылетел Хилл и припарковал свой Brabham на траве, но его не покидало предчувствие "что произойдет что-то еще". 13 кругов спустя в том же месте вылетел Север, у него тоже лопнула шина, на что он справедливо заметил: "Если ты слишком быстр или сделал ошибку, то приходится бороться с машиной… проходит какое-то время, пока ты вылетаешь. А поломка выбрасывает тебя с трассы мгновенно". И тут же Tyrrell врезался в припаркованный Brabham, а Север потерял свое четвертое место в пользу Петерсона. Но Ронни к тому времени уже десять кругов сигнализировал своим боксам, что у него перебои с подачей бензина и мотор захлебывается. На последнем кругу двигатель заглох совсем, как раз когда Ронни в повороте "Паддок" переключал с пятой на четвертую передачу. March вылетел с трассы - точно в машины Хилла и Севера.

Франсуа что-то заподозрил, когда, уже уходя, услышал по громкоговорителю результат гонки: "Почему Петерсон седьмой, ведь он же был четвертым?". Жаклин рассказала ему о рандеву в повороте "Паддок" и Север сильно обозлился из-за аварии.

Фиттипальди выиграл с преимуществом в 4,1 секунду перед Стюартом. Тот, сгорбившись, вылез из кокпита после одной из своих самых тяжелых гонок: "Я сделал две ошибки, которые стоили мне победы", - сказал Джеки. Ревсон занял третье место, "хотя мой мотор работал с перебоями, и я уже опасался, что не доеду". Эймон стал четвертым, что, без сомнения, отличный результат, Халм пятым, "потому что проклятый Беттлер стоил мне десяти секунд при обгоне на круг", а худющий Мерцарио шестым, несмотря на замену шин. За это он первым получил Кубок Зифферта. Роб Уокер тоже, вероятно, вспомнил Зеппи и его триумф в Брэндс Хэтч 1968 года, когда крикнул Чепмену: "Well done, Colin". Сам Колин и его победитель с трудом прорвались в шатер John Players. "It's komming, дело движется", - сказал Чепмен, счастливый от положения в чемпионате 43:27, а Мария-Хелена потянула меня за рукав: "Эмерсон неплохо налакался, он пил шампанское как воду". Снаружи сотни бразильских фанатов с боевым кличем "Бразил! Бразил!" пошли на штурм шатра победителей, и Чепмен буквально взмолился: "Эмерсон, пожалуйста не выходи наружу, твои соотечественники от счастья разорвут тебя на куски… а у нас еще осталось пять гонок".

В паддоке Lotus победителя стоял со спущенной шиной. Этот Гран-при не мог бы продолжатся для Эмерсона намного дольше, чем 76 кругов. "Зато завтра я выиграю у него в крикет", - хитро объявил Стюарт и, облокотившись на стену транспортера, больше часа терпеливо раздавал автографы. В десяти метрах от него оставшийся незамеченным Жаки Икс жарко дискутировал во взятой на прокат машине с людьми из Ferrari. Как заметил Шетти, очередной раз Ferrari проиграли гонку техническим нокаутом, "а поломки - это ведь наша вина, или нет?".

Нюрбургринг: Наконец-то Ferrari

Зато в гонках на длинные дистанции паровой каток Ferrari в 1972 году задавил всех и вся. Через неделю после Брэндс-Хэтча я встретил половину пелетона Гран-при на уикенде в Уоткинс Глене. Асфальт был настолько горячим, что к нему прилипали ботинки. Было так жарко, что в гонке Кан-Ам пилоты McLaren брали с собой в кокпит ледяные витаминные соки (питьевая трубка под комбинезоном), чтобы уменьшить опасность солнечного удара. Халм злился, что Ревсон, несмотря на сигналы "медленнее", "не переставал на меня давить, притом он знал, что я нездоров".

Последняя гонка спортпрототипов в этом году превратилась в безжалостный 6-часовой Гран-при сражающихся экипажей Ferrari Икса/Андретти и Петерсона/Шенкена. В перерывах Ронни ел ренклоды *{Сорт сливы}*, мороженое и шоколадное молоко; удивительно, как его желудок такое выдерживает. Из-за остановок в боксах лидеры постоянно менялись, и обе машины гнали на пределе возможностей. Шетти опасался, что обе сломаются, но отказывался отдать приказы: "Это было бы неправильно. У нас лучшие пилоты в мире, они должны не только показывать результаты, но и иметь достаточно ума. Для фирмы вообще-то было бы лучше, если бы выиграл Андретти, потому что он американец… но когда-нибудь за такие вещи придется заплатить". За 30 минут до конца Икс сменил за рулем Андретти и устремился в погоню за лидирующим Петерсоном. "Мне очень жаль Ронни", - сказал Шенкен, - "не хотел бы я сейчас быть на его месте". За 12 минут до конца Икс обошел Петерсона и выиграл. Жаки был "несказанно счастлив, но я бы не продержался еще и пары кругов".

Гонщики Ferrari были близки к обмороку. Икс полчаса был не в состоянии вылезти из машины. Таким я Жаки еще никогда не видел: лицо с большими детскими глазами, казалось, постарело на годы, мускулы дрожали, под глазами, несмотря на загар, ясно видны были темные круги. Тяжело дыша, он поплелся на церемонию награждения, потом ему пришлось попросить принести кресло. "Твоя лучшая гонка", - сказал я. "Вероятно, самая тяжелая", - ответил Икс. "Только когда вылез, я понял, насколько устал", - добавил он и проигравшему: "Извини, Ронни, это гонки. Но я был немного свежее тебя". "В спортивных машинах страдаешь намного больше, чем в Формуле 1", - задумчиво сказал Петерсон. На что Шенкен добавил: "Уже завтра мы забудем, как это было тяжело".

Икс долго не мог забыть ад Уоткинс Глена. В конце дня на вечеринке с грилем он два часа просидел под деревом, а потом сказал: "Теперь я достаточно отдохнул, чтобы хотя бы поесть". Но вернувшись в отель, он всю ночь не мог сомкнуть глаз: "я слишком устал, чтобы спать".

В некотором роде это была типичная "иксовская" гонка: будучи самым медленным из всех пилотов Ferrari на тренировке, он уже в 7:30 утра снова был на трассе, чтобы внести изменения в свою машину, в отличие от Петерсона, который спал до десяти. По отношению к команде Жаки очень сознательный пилот. Как сказал Шетти, после свадьбы он возмужал и является практически противоположностью того дьявольски отчаянного парня, каким его обычно представляют (из-за выхода из GPDA).

Доказательство: когда Беттлера однажды вертело прямо перед ним целую серию поворотов, Икс заехал в боксы и просидел там 10 минут без движения и только потом вернулся к тренировке. Жаки не любит участвовать в "проигранных гонках", но, по словам Шетти, "он может быть чертовски быстр, если увидит шанс победить". Заработанные при этом деньги не главное. Однажды представитель одной рекламной фирмы, производящей виски, вручил Иксу чек на 5000 долларов за самый быстрый круг и потребовал: "Улыбайтесь в камеру и покажите чек". Жаки мрачно на него посмотрел, разорвал бумажку на кусочки и ушел. А тот побежал за ним следом, запихивая в карманы обрывки.

Жаки не необщителен, просто он робок с людьми, которых не знает - зато тем более он сердечен с теми, кому доверяет. Он все еще "Питер Пен" Больших призов. Недавно он купил себе MV Augusta 900, который лично по четыре часа моет после каждой поездки в дождь. Частным образом он ездит на маленькой Autobianchi: "этого достаточно для поездки в брюссельский аэропорт", а в районе своего загородного дома - на Haflinger, "для которого я сделал особенно крепкую дугу безопасности". Довольно скромный автопарк, например, по сравнению с тем, что стоит в гараже у Андретти в Назарете, Пенсильвания: Ferrari Daytona, Lincoln Mk 3, спортивный Chevrolet на девять пассажиров, багги, пять мотоциклов, не говоря уж о картах, на которых его сын уже стал чемпионом США среди юниоров. Марио так же умеет мучить шины взятых напрокат машин путем постоянного дерганья ручного тормоза, а Штоммелен давно уже обнаружил "какая чудесная вонь, если на машине с автоматической коробкой передач на скорости 30 км/ч внезапно переключиться с передней на заднюю скорость". Зато Икс умеет наезжать на автобане на столбики так, чтобы они летели

кувырком.

Не каждый пилот Ferrari ездит на Ferrari и в частной жизни: Коммендаторе дает всего лишь пятипроцентную скидку. По этой причине Шетти искал в Америке лимузин, чтобы установить в него 8-литровый двигатель от Кан-Ам. Так же этим объясняется, почему Регаццони всегда покупает себе Ferrari по случаю, у торговца подержанными машинами. Из Маранелло в Лугано ему требуются 45 минут "вместе с таможней". Если туман, Клей прижимается к левому ограждению и не убирает ногу с педали газа. Однажды его развернуло на трехполосном автобане; никуда не врезавшись, он спокойно поехал дальше. Возвращаясь с Нюрбургринга, он проехал 500 километров без сцепления. "Чтобы Клей ни делал, он делает это на всю катушку: будь то автогонки, футбол или теннис: там он сражается так, как будто играет против Роба Лейвера *{Роб Лейвер (*1938) - австралийский теннисист, 11-кратный победитель турниров Большого Шлема.}*. Клей таков. Нельзя изменить характер 33-летнего человека", - улыбается Шетти.

Регаццони возражает, говоря, что он вовсе не такой дикий, наоборот, он спокоен и расслаблен. Было бы жалко, если бы мы не знали добродушного Клея. Никогда не забуду долгий вечер в венском баре "Шплендид" - лидер группы Фаусто Мола пригласил Регеццони к микрофону. Клей исполнил целый ряд итальянских хитов, при этом музыканты помогали не только звуком, но и словами, и сорвал бурные аплодисменты. Пущенная по кругу тарелка собрала для певца-любителя Регаццони неплохие чаевые, на которые он купил розы и раздал их дамам: "Он так сексуален", - нашли некоторые из них.

Если каждый пилот вносит что-то свое в сцену Гран-при, то Клей добавляет много красок. Его лицо могло бы принадлежать многим: мексиканскому бандиту, испанскому тореадору, морскому разбойнику. Регаццони часто доказывал, что у него большое сердце, но если надо, он может быть крепче стали. Например, в знаменитой гонке "креста" *{Гонка "Креста" - зимний вид спорта, близкий к скелетону. Скоростной спуск по ледяной трассе на специальных санях без рулевого управления, также называемых скелетоном. Спортсмен, лежа лицом вниз, управляет скелетоном с помощью шипов на носках ботинок.} в Сан-Морице, где он каждый год сражается против босса Fiat, Аньелли, сыновей греческих судовладельцев, английских аристократов, плейбоев, старых солдат и искателей приключений.* С лицом всего в паре сантиметров от поверхности льда Клей мчался на скелетоне по желобу. "Скорость просто невероятная. Дышать невозможно, не хватает воздуха", - рассказывал он мне. Со временем в 45 секунд

Регаццони только двух не хватило до рекорда трассы. Десять раз он уже так ездил, хотя сальто и переломы ног в Сан-Морице - обычное дело, "я еще ни разу не разбивался… хотя я никогда не торможу". Из-за того, что он вообще мало тормозит, Клей постепенно обрел славу "Мистера Аварии". Сообщения в континентальных газетах типа "На этот раз у Регаццони авария уже в четверг" также добавляют свое в его героический имидж, как и храброе участие в гонках спортпрототипов, например, в Брэндс-Хэтч в 1971 году. Тогда он потерял забрало, но ехал дальше еще полчаса, став медленнее всего лишь на две десятых секунды, чтобы сэкономить остановку в боксах. С незащищенными, прищуренными глазами, которые быстро воспалились. В боксах поджидал врач с лекарством и ватными тампонами. После лечения Клея перевязали, как "Капитана Хука". Но когда он снова взял Ferrari у Икса и продолжил гонку, трибуны взорвались аплодисментами. С тех пор публика в Брэндс-Хэтч его обожествляет.

Регаццони следовало бы оценивать по его жажде борьбы и готовности идти на больший риск на худшей машине, а не по авариям, хотя он и наломал в Ferrari много дров, вернувшись за прошлые два года 15 раз (!) пешком в боксы. Но: "Во-первых, другие пилоты тоже, случалось, останавливались рядом с трассой, а во-вторых, моя работа состоит в том, чтобы ехать как можно быстрее. Аварий при этом не избежать. Стюарту и Фиттипальди тоже пришлось бы в худших машинах рисковать больше".

Удивительны в Регаццони не его аварии, а то, что он после них продолжает ехать так же быстро. В 1968 году в Монако он совершенно без причин попал в аварию на тренировке, "потому что какая-то желтая машина постоянно вызывала меня на бой" (Беквис на DAF). Его машина Формулы 3 разбилась об отбойники, а то, что от нее осталось, проскользнуло под ними - маршалы подумали, что увидели привидение: Клей, который вовремя наклонил голову, медленно отстегнул ремни и без повреждений вылез из обломков. В 1971 году в Канаде он выпрыгнул из горящей Ferrari и, побледнев, нервничая, вернулся в боксы: "Мне повезло", - тихо сказал он.

Только с тремя вещами у него проблемы всегда, как однажды рассказал он мне: с налогами, армией и полицией. Швейцарский крест Клей убрал со свого шлема, "когда у меня начались сложности с налоговым управлением". Армия вызвала его в 1968 году на сборы, но Регаццони нужно было участвовать в гонке Формулы 2 в Реймсе, "поэтому я попросил один день отсрочки. Других они всегда отпускают, если, например, жена заболела или

друг умер - но не меня". Дело дошло до судебного процесса, но срок определенного Клею условного наказания (три дня тюрьмы) уже давно утратил силу за давностью. Клей не любит дверей. Я часто наблюдал как он, пригнув голову, прыгал через стену боксов "флопом Регаццони", а после того и через более высокий забор, используя как трамплин канистру из-под бензина. Этот человек не создан для работы в бюро. Одно время Клей хотел купить дом на Сардинии, "потому что там такая дешевая земля", но его жена Пиа-Мария была против. В настоящее время Регаццони строит в Лугано бар под названием "Формула Уно" - первое звено в цепи ресторанов и ночных клубов, которые Клей хочет открыть в Швейцарии.

Доктор Петер Шетти знает, где сможет в будущем встретить Регаццони и вообще "поговорить о бензине". Ведь для 30-летнего гоночного директора Ferrari в огненно-красной куртке, бархатных штанах и неизменной сигаретой в зубах (что в боксах просто оскорбительно) больше нет никаких отсрочек: он должен возглавить в Базеле текстильную фабрику своего 63-летнего отца, который никогда не был согласен с гоночными планами своего сына. День явки уже тоже установлен: 1 апреля 1973 года, в восемь утра. "Это, конечно, ужасно рано, но мой старик сидит в бюро уже в 7:30".

"Значит, твой отец все же достиг, чего хотел?" - спросил я Шетти. "Да", - улыбнулся швейцарец, - "но и я тоже".

Десять лет Петер Шетти сам был гонщиком. Уже в 12 лет он тайно выводил из гаража VW своей матери. Первая гонка: Шауинсланд 1961 на Volvo 544. Последняя: Уоткинс Глен 1970 с Жаки Иксом в качестве партнера. "Мы заняли пятое место", вспоминал Шетти, "и незадолго до конца я смог обогнать Халма на Porsche 917". Между тем он проехал 80 гонок, лучшие в 1968 году, когда стал чемпионом Европы по горным гонкам. Самые дикие годы житель Базеля провел в команде бывшего венца Карло Абарта: "Он часто плакал… и дважды меня расцеловал. Много он не платил, но очень помогал всем, кто хотел стать гонщиком". Шетти стал профессионалом "ведь я жил с того, что зарабатывал на гонках, однако я не был достаточно хорош, потому что мне не хватало таланта доходить до границы. Мне всегда требовался небольшой допуск, и я тормозил на десять метров раньше, чем следовало бы", - рассказал мне Шетти о своей гоночной карьере.

Для ухода из гонок у него были главным образом две причины: ужасная, вызванная аквапланингом авария на Нюрбургринге "когда машина сбила пару деревьев, приземлилась на крышу и когда я отстегнул ремни, то свалился вниз головой", и смерть Йохена Риндта.

После этого Энцо Феррари предложил ему пост гоночного директора. Коммендаторе уже 74 года, "но если он входит в раж, то садится в свой специально подготовленный Fiat 127 и мчится вверх по дороге на Абетон. Под капотом у него 95 л.с. и ни одному из мальчишек, вызывающих его на дуэль, не удается за ним угнаться". Став новым гоночным шефом, он освободил Ferrari от многолетнего преувеличенного стремления к секретности. После таких тиранов, как Тавони и Драгони, это оказало благотворное воздействие. Шетти не возражает, если механики Ferrari играют в кегли с механиками соперников и покрывал пару ошибок, которые в 1971 допустил главный конструктор Мауро Форгьери. "На конструкторов нельзя злиться, они всегда относятся к своим машинам, как к собственным детям".

У самого Шетти четверо детей, и он женат вторым браком на уроженке Милана. Для своих пилотов он не строгий отец или босс, а просто товарищ. Перед каждой гонкой он лично крепко пристегивает Жаки Икса в кокпите.

Опасность того, что, став фабрикантом, он полностью уйдет из мира гонок, мала. Шетти никогда не пишет открыток на Рождество, работает в мастерской даже рождественскими вечерами и очень удивился, когда услышал в гоночном бюро Нюрбургринга, что они уже закрылись, и что ему вообще надо. "Меня зовут Шетти из фирмы Ferrari", - вежливо сказал он, - "прошу прощения, но я прибыл прямо из Америки". С "6-часового Гран-при" Уоткинс-Глена, который Жаки Икс назвал лучшей тренировкой к Нюрбургрингу.

Уже несколько месяцев Ferrari целенаправленно работала на Гран-при Германии, и Джеки Стюарт подозревал: "Икс хочет победить меня и Фиттипальди. Он знает, что может и должен это сделать на Нюрбургринге. Этого требует его гордость". Об Эмерсоне Джеки думал: "Он будет быстр, никаких сомнений, но, в конечном счете, успех достанется более опытному пилоту". В понедельник и вторник Эмерсон на частной тренировке достиг 7:29, пока у него не сломалась коробка передач. "Этого недостаточно", - сказал мне Эмерсон, "Ferrari уже проехала за 7:16". Кроме того, на бразильца напала мучительная зубная боль. Он позвонил своему швейцарскому стоматологу на испанскую Коста-Брава, попросил его ненадолго прервать отпуск, и врач с пациентом встретились в поликлинике Лозанны.

В четверг в 18:30 Клей Регаццони вышел из взятой напрокат машины перед спортивным отелем: белая рубашка поло, свитер, завязанный вокруг шеи. Номер два в Ferrari вернулся из отпуска по болезни. "Я потерял две гонки", - тихо сказал Клей. Когда я помогал ему внести чемоданы в комнату номер 28, его левое

запястье все еще находилось в пластмассовой манжете. "Но в этом году еще осталась парочка неплохих гонок". Каникулы пошли ему на пользу: Клей двигался как танцор фламенко и стал поуже и посвободней в талии. Вероятно, много занимался спортом. "Ты останешься в Ferrari?", - спросил я его. "Не знаю", - ответил он, - "мне бы не хотелось больше участвовать в гонках спортпрототипов, но только на Формулу 1 Ferrari не согласна". "Петерсон подписал предварительный договор с Lotus", - сообщил я. Клей насторожился: "А Фиттипальди?" Тот, конечно, остается.

Сломанный масляный насос уже вскоре выкинул Регаццони из тренировки. Уокер и Мерцарио, которых застал врасплох дождь, вылетели с трассы. Редман врезался в отбойники, "потому что забыл, что шины еще холодные". Халм, которому в "Карусели" "каждый раз чуть голову не отрывает", наехал на кусок железа, который порвал шину. "Новый Tyrrell прибыл?", - спросил Чепмен и прокомментировал мой отрицательный ответ: "Видишь, как много времени требуется для того, чтобы довести до ума новую машину".

На этот раз неприятности Тирреллу доставил не "005", а "002": с красным лицом в боксы Tyrrell ворвался Эймон, поговорил с Кеном, который что-то нацарапал в блокнот и после этого подошел к Кристине, сидящей на трех шинах: "Francois's going off", - тихо сказал ей Кен. Кристина поплотнее укуталась в куртку из верблюжьей шерсти и спокойно улыбнулась. Север вылетел с трассы, обломки машины "разлетелись по всей дороге". Механики бросились в соседние боксы, чтобы навести справки. Когда мимо промчался Стюарт, он поднял большой палец: это означало, что с Севером все в порядке. Я рассказал Робу Уокеру. Он странно на меня посмотрел: "Франсуа попал в аварию? А я, идиот, говорил с Кеном о последнем матче по крикету".

Час спустя я обнаружил Севера в фургоне Elf, который ему и Джеки бесплатно предоставляют в пользование на каждом Гран-при. Француз нервно листал гоночный журнал и курил. "Помнишь, где в прошлом году Регаццони вылетел прямо в деревья?", - спросил он, - "именно там это и произошло. Моя машина пролетела 40 метров, но не деформировалась при приземлении. Ее только отбросило в сторону, она подпрыгнула как мячик для пинг-понга, развернулась поперек движения и медленно проскользила вдоль отбойников". Вошел Кен и спросил: "Что с машиной?". "Колесо оторвалось", - ответил Север, но это была не пробитая шина. "Кен, мне надо с тобой поговорить. Случилось что-то странное: думаю, амортизатор". Тихо, все еще в шоке, Север повторял "Very strange".

На всех трех March погнулись треугольные рычаги подвески -

это был единственный технический дефект, случившийся в этой команде за весь сезон.

Жаки Икс в великолепном стиле контролировал тренировку. "Все очень просто - у меня хорошая машина. В первой десятке лучших гонщиков мира все с точки зрения вождения практически одинаково хороши, поэтому решающей является машина. Только на Нюрбургринге гонщик может сделать немного больше", - улыбнулся бельгиец. Жаки гнал свою Ferrari по айфельским лесам с непостижимой скоростью. Ни на одной другой трассе он не находит так точно тонкую тропку между вылетом и рекордом. Хронометры показали 7:07,0. "Я бы мог проехать и за 7:05, если бы не пришлось обгонять", - сказал Жаки. За место рядом с Иксом как будто с оружием в руках сражались Стюарт, Фиттипальди и Петерсон. "Bloody hard work", - вздыхал Джеки. "Ты знал о времени, показанном Иксом"? "Однажды я разглядел сигнал из боксов Ferrari", - коротко ответил Стюарт. Фиттипальди стал третьим и "наконец-то понял, где на Ринге проходит граница. Выиграть я здесь не смогу, но очки наберу". Эмерсон спрятался в фургоне Lotus, через затемненные окна которого можно смотреть наружу, но не вовнутрь. Потом он пробился через толпу фанатов в отель для спортсменов. Почти у всех пилотов комнаты были там, если не для того, чтобы спать, то хотя бы, чтобы переодеться. Но неприятности были всегда. Педро Родригез однажды, как бойцовый бык, ворвался к портье после того, как три часа прождал завтрак… Интересно, что только Зифферту ни разу не пришлось ругаться на Ринге.

В паддоке, развалившись в шезлонгах, совещались члены команды Ferrari. Стюарт заставил охотников за автографами прыгать через машинку с дистанционным управлением. Халм бездельничал во взятой напрокат машине и слушал по английскому радио передачу о спорте. Сначала он решил, что речь идет о крикете, потом поправил сам себя: "это хоккей", когда же выяснилось, что это был футбол, недовольно пробурчал: "К черту его, он меня тоже не интересует. Я был так медленен на тренировке". Вечером в паддоке снимали телешоу со Стюартом, Иксом и Фиттипальди. При этом, когда Жаки заметил в кадре многочисленные шины Goodyear, то сразу прикатил парочку Firestone. Гонку пришли посмотреть 270 000 зрителей, ее называли "the needle race", то есть гонкой на острие иглы, ведь в чемпионате наметилась предварительная расстановка сил. Икс скрывал свое возбуждение за темными очками и пытался "не думать слишком много о гонке, если буду думать слишком много, то не доеду до финиша". На этот раз путь к победе ведет мимо тебя? "Я не знаю", - улыбнулся Жаки, - "но думаю, у нас все будет

в порядке".

Последние 30 минут перед стартом я наблюдал за Стюартом. Джеки сидел в боксах на пенорезине и шинах, облокотившись на стену, скрестив ноги и оттопырив левым указательным пальцем огнеупорный свитер, чтобы легче было дышать. Он сидел так, как уже часто сидел раньше.

На несколько минут Стюарт застыл, отгородившись от внешнего мира, только его темные глаза живо наблюдающие за всем вокруг выдавали его. "14 кругов?", - внезапно спросил он у своей жены. "Да", - ответила Хелен. Пятью минутами позже Джеки обратился к Тирреллу: "Кен, я не знаю, какое будет движение. В случае чего дай мне сигнал "Off" один круг спустя". Это знак имеет в виду механическую помпу, которую следует выключить после старта.

Парой боксов дальше Чепмен шептался с Фиттипальди, оба смеялись, потом Колин потрепал своего лидера чемпионата по щеке. "Что ты обычно говоришь Фиттипальди перед такой гонкой?", - спросил я. И он воспроизвел: "Эмерсон, эту гонку тебе выигрывать не нужно. Если получится, будет хорошо, но главное - тебе надо победить Стюарта. Едь только против Стюарта и не заботься о том, кто оторвется и будет впереди - Икс или Эймон". Уж Эймон точно им не стал бы, уже на прогревочном круге Matra утащил в сторону кран: дефекты с электрикой, которые пришлось ремонтировать в боксах. 10:33 минуты пролежал один механик под машиной, и именно с таким опозданием Крис стартовал в гонке, в которой он ехал только против себя самого, ни разу не увидев ни одного соперника, не говоря уж о том, чтобы кого-то обогнать. Это было самое одинокое воскресенье в жизни Эймона.

И под JPS-Lotus Фиттипальди до последнего копались механики. На тренировке Эмерсону так и не удалось провести тесты с полными баками, и на прогревочном круге он заметил, что нигде не проседает до земли. Значит, подвеску можно было опустить пониже. Однако одна вещь оставалась для Эмерсона неясной: "Jackie, how is the start?", - крикнул он Стюарту, который отложил в сторону бутылку с минеральной водой и немедленно ответил: "Это dummy grid. Мы прокатимся вон до той линии, в 20 метрах перед тобой".

В четвертом ряду Регаццони тронулся чуть раньше, а первые стартовые ряды рванулись почти одновременно. С Регаццони на хвосте Петерсон-Стюарт-Фиттипальди-Икс помчались к "Зюдкере" даже не колонной, а почти рядом друг с другом. Дорога сужалась, как воронка, и найти место, должно быть, было нелегко. Икс был впереди, но переместился слева на внутреннюю сторону и столкнулся с Стюартом. "Ронни виноват", - сказал Стюарт позже, в

то время как швед оправдывался тем, что Джеки наехал на него сзади. "И ты, молодой пилот, хочешь обогнать Стюарта?", - с сарказмом позже спросил Икс пилота March. "Тогда тебе придется стать в очередь".

В стартовом водовороте Фиттипальди досталось место в середине первого ряда: "Если бы Джеки и я не убрали ногу с педали газа, Ронни бы толкнул Tyrrell на меня, а меня на Регаццони". К счастью, массового завала удалось избежать. Лидирующий Икс с облегчением увидел в зеркалах заднего вида, "что Ронни второй, потому что он прикрывал меня от Фиттипальди и Стюарта". Между молотом и наковальней сражался Регаццони. Фиттипальди трезво оценил соперников: "Все остальные были быстрее в поворотах под уклон, зато среди идущих вверх лучше был мой Lotus". Самой тяжелой машиной в начале Гран-при была Ferrari, которой требуется примерно на 50 литров больше бензина, чем V8, и поэтому ей чрезвычайно тяжело было управлять. Эмерсон видел, как Регаццони "все время наезжал на поребрики, снова и снова его относило на другую сторону трассы, и в некоторые повороты он входил с таким заносом, что я спрашивал себя, сможет ли он из них выбраться". Фиттипальди воспользовался ошибкой Клея, обогнал его и на башне-табло на стартовой прямой сменилась надпись. "Fittipaldi terzo, Regazzoni quatro, Stewart quinto", - деловито сказал Шетти.

Через 7:29 минуты Икс завершил стартовый круг, и с этого момента ему больше не требовалось смотреть в зеркала, "потому что я постепенно отрывался от остальных и на каждом кругу читал на табло, что выиграл еще две секунды". После четырех кругов специалист по Нюрбургрингу Икс лидировал уже в 10-и секундах перед Петерсоном-Фиттипальди и в 15-ти перед Регаццони-Стюартом. Потом Ронни и Эмерсон поменялись местами. Второй пилот March, Ники Лауда, радовался, "что моя машина впервые шла отлично" и колесо к колесу сражался с Уильсоном Фиттипальди, Редманом, Хиллом и де Адамичем, пока не увидел в зеркалах голубое облако дыма. Ники осмотрел машины впереди и позади, чтобы выяснить, какая из них теряет масло, пока до него не дошло: моя. Трещина толщиной в волос в масляном баке исключила Лауду из борьбы.

Восьмой круг: Петерсон проехал мимо боксов не впереди, а позади связки Регаццони-Стюарт и сделал крутящее движение указательным пальцем: прошу прощения, меня развернуло. Неутомимая погоня Ронни позже принесла ему кубок Зифферта. Фиттипальди шел в 23 секундах впереди Стюарта, но боролся со все увеличивающимися проблемами: сломался подшипник на конических шестернях, поэтому коробка передач разболталась, и

третья и пятая скорости постоянно выпадали. Кроме того, масло из коробки передач капало на раскаленную выхлопную трубу. Девятый круг: "Пахнет паленым", - сказал Чепмен, - "и я боюсь, что это мы". Десятый круг: когда Фиттипальди проезжал мимо боксов, он увидел в зеркалах клубы дыма сзади, но останавливаться было поздно и пришлось проехать "малый круг". В боксах Lotus нарастало беспокойство. "Fittipaldi on fire!", - заорал комментатор на трассе, после чего множество людей, опрокидывая ящики с инструментами, бросились на заднюю сторону боксов и, как львы, повисли на ограждающих решетках.

Огонь видели все, кроме самого Эмерсона. Он ехал по правой стороне, чтобы пропустить вперед Стюарта и Регаццони, затем переместился влево и медленно катился дальше. Множество людей, и среди них Дитер Штапперт, возбужденно размахивали руками. Наконец-то Фиттипальди понял, немедленно отстегнулся и побежал прочь, но потом вернулся, чтобы нажать на кнопку огнетушителя. И только теперь подошел первый пожарный… с сигаретой в зубах.

На "Ринге" сошедшие пилоты возвращаются как из крестового похода. Бельтуа показали черный флаг, и ему пришлось заехать в боксы, потому что его аккумулятор болтался только на парочке проводов. С этого момента лучшим пилотом BRM оказался Генли, которого опекает бывший механик Марко, Франц Пухер. Впереди триумфатор Икс полностью соответствовал "всей той ответственности, которая легла на мои плечи, как первого на тренировке и номера 1 в заводской команде". Жаки по-прежнему ехал на полной, стараясь "добиться как можно больше избыточной поворачиваемости, чтобы сберечь передние шины". На последних кругах он испугался: отломалась выхлопная труба. Не удивительно, принимая во внимание, что выхлоп это самая низкая точка Ferrari. Жаки "очень испугался, что снова что-то пойдет не так".

То, что Северу пришлось заменить передние шины, заставило предположить, что и у Стюарта могли быть неприятности. Схватка Джеки с Регаццони шла уже на протяжении 300 километров, и по словам Стюарта, "это длинный путь, если едешь за кем-то". Особенно если этот кто-то (Регаццони. "Его поведение на трассе внушает беспокойство". Жаки Икс утверждает: "В Формуле 1 очень легко кого-то задержать. Нужно только держаться середины дороги и время от времени перемещаться влево или вправо. Доказать, что делал это нарочно, невозможно. И не забывай: Джек Брэбэм ездил так десять лет". Ferrari Регаццони с пустыми баками была в поворотах быстрее, чем Tyrrell Стюарта, зато тот подбирался ближе на прямых в

аэродинамической тени. Таким образом, в боксах сложилось впечатление, что Джеки всю гонку сидел на выхлопной трубе у Клея, тем более каждый раз, проезжая мимо, Стюарт дико сигнализировал руками и грозил Регаццони кулаком. Время от времени Джеки отставал, "чтобы не лишиться действия заднего антикрыла, кроме того, мне надоело, что масло Регаццони заливало мне нос машины". И действительно, к концу гонки у Клея опасно упало давление масла, мотор разгонял все хуже, "поэтому я боялся, что Стюарт все же лишит меня второго места". По словам Стюарта, Клея дико заносило в поворотах, он не держался идеальной траектории.

Когда оба бойца, разгоряченные и ожесточенные, ушли на последний круг, Ferrari все еще была на 20 метров впереди. Тремя километрами позже, между "Хатценбахом" и "Флюгплатц" упорно обороняющийся Регаццони слишком быстро вошел в левый поворот, и его занесло. Хотя ему и удалось удержать Ferrari под контролем, но в следующий правый поворот вошел по внутренней, то есть неудачной, траектории трассы. Стюарт был на внешней стороне, примерно в половине корпуса впереди, "обычно этого достаточно, чтобы тебя пропустили". Стюарт подумал: "Этот поворот мой". Регаццони решил то же самое, не затормозил и машины столкнулись. "Стюарт потерял колесо", просто сообщил комментатор с трассы.

Механики Ferrari, которые выпрыгнули на трассу что бы приветствовать сияющего победителя Жаки Икса, все еще размахивая руками, исполняли радостные танцы, когда 48,3 секунды спустя вторым пересек линию Регаццони, после гонки, соответствующей его способностям, и аварии, соответствующей его репутации. В Ferrari насладились двойным триумфом до последней капли шампанского, при этом Клей пил больше Икса. Возможно, он уже предчувствовал, что придется многое объяснить: победитель с помощью честного или запрещенного приема? Перенесемся в паддок.

Комбинезон Клея дымился, покрытый множеством влажных пятен. "Борьба со Стюартом была очень жесткой. Он хотел меня обогнать там, где обгонять нельзя и захлопнул мне дверь", - сказал он. В паддоке мировая пресса уже окружила вагончик на колесах, где переодевался Стюарт. Он вышел в фиолетовом свитере, босиком и, почесав палец о дверную раму, обезоруживающе спросил: "Итак, что бы вы хотели узнать?"

В следующие 20 минут отсутствующий Регаццони был наказан. Известный закон шоу-бизнеса: даже самая плохая реклама лучше, чем вообще никакая, до тех пор пока твое имя на слуху. Стюарт говорил не "Регаццони" и не "Клей", а просто "он",

то есть опустив того до уровня предмета. Например: "Я не думаю, что он разбирается в таких вещах" или "Я абсолютно не виноват, в отличие от некоторых, я не ввязываюсь в такие драки". "Возложить на Джеки часть вины за столкновение для многих людей также невозможно, как обвинить английскую королеву в супружеской неверности", - написал Штапперт.

Но огорчение Стюарта по поводу потерянных 4-х или даже, возможно, 6-и очков было неподдельным: "Эта авария может стать решающей для всего чемпионата", - горько и разочарованно сказал он. "И что меня злит больше всего: это не такие гонки, к которым я привык. Я всегда боролся против честных людей - Кларка, Риндта или Гарни, которым даже проиграть было удовольствием. И это я хотел бы подчеркнуть", - сказал мне Джеки и я последовал за ним назад в вагончик. Он выключил магнитофон, когда вошел Ройтеманн. "Ты видел, Карлос?", - спросил Джеки, но услышал в ответ: "Да, схватку". Ройтеманн с его горящими глазами был в тот момент неподходящей "стеной плача".

Регаццони до вечера просидел в паддоке. "Обычно виноватый приходит и извиняется. Я прождал Стюарта до восьми вечера".

Когда доктор Петер Шетти в понедельник вечером прилетел в миланский аэропорт, кто-то всунул ему в руку сообщение для печати. В нем стояло: Ferrari уйдет из гоночного спорта в конце 1972 года. Шетти поинтересовался подробностями и услышал, что по политическим причинам Fiat вынужден предпринять меры по экономии. Он тут же отправил своим пилотам телеграммы одинакового содержания: "С вероятностью в 99 процентов вам придется на 1973 год искать новую команду. Но перед тем как подписать договор, поговорите со мной". Несколько дней спустя сообщение об уходе сократилось наполовину: в 1973 году Икс будет пилотировать единственную Ferrari в Формуле 1, команда спортпрототипов будет состоять из Икса/Андретти (или Редмана) и Мерцарио/Паче. "Я стану сам себе гоночным директором и смогу выбирать для себя второго пилота для гонок на длинные дистанции", - сообщил мне Жаки по телефону.

Когда Регаццони, который добыл для Ferrari, кроме одного триумфа (Монца 1970), 59 очков и много металлолома, прибыл на завод в Маранелло, Коммендаторе с сожалением сообщил, что Клей не получит новый договор и, таким образом, свободен на следующий сезон, как птица. Уже несколько месяцев он с помощью уроков на пластинках учил английский язык. "Войны выигрывают деньги", - злился Регаццони, - "Кто больше заплатит, тот меня и получит".

Цельтвег, "Книттельфельд Хилтон" и Вертское озеро

Перед Большим призом Австрии ситуация в чемпионате мира поразительно напоминала 1970 год. Лидировавший с большим преимуществом пилот Lotus, новая машина Стюарта в процессе созревания и все более приближающийся Икс. Победитель Нюрбургринга признавал: "Моя надежда на титул мала, но если появится шанс - почему бы и нет?" Выходные перед Цельтвегом Джеки и Хелен Стюарт провели на балу Красного Креста в Монте-Карло, как личные гости Ренье III. Джеки улыбался: "Княгиня восхищала меня, когда я был еще мальчишкой. Я дважды видел ее в кино".

Эмерсон и Мария-Хелена Фиттипальди были гостями Алекса Солер-Руа, в загородном доме на Коста-Брава, который был так хорошо знаком Йохену Риндту. Косвенно они были обязаны за эти каникулы GPDA, которая потребовала создать в Монце вторую шикану, а из-за переделки трассы были отменены запланированные тестовые заезды Lotus. "Мы почернели от солнца", - говорила Мария-Хелена, - "Эмерсон теперь не менее чем на две секунды быстрее". Лидер чемпионата мира придумывал все новые состязания. Фиттипальди нравится любой спорт; безразлично, владеет он им или нет. То, что он в 1971 году на поле для гольфа в Уоткинс Глене разбил свою клюшку, что все неправильно делает в крикете и часто не попадает по мячу в теннисе - ему не мешает, он только смеется над этим. В футбол он пока не играет, потому что "мне пришло в голову, что Карлос Паче в 1970 году при ударе сломал лодыжку". Дома в Южной Америке Эмерсон со страстью отдается езде на мотолодках и катается на водных лыжах, но теперь, непосредственно перед чемпионатом, нет. Стирлинг Мосс в 1958 году при опасном падении на водных лыжах заработал нарушение вестибулярного аппарата (и проиграл титул с разницей в 1 очко). Так что Мария-Хелена хвалит: "Эмерсон - умный парень". Что нравится в Эмерсоне - это то, что он не говорит: "Мне нельзя" или "я не должен", а только очень просто: "Я могу подождать".

Нервозность ему чужда. По словам его жены, "нет ничего, что могло бы помешать здоровому сну Эмерсона".

В Англии Тиррелл готовится к заключительной атаке на Фиттипальди. Тип "005", от которого Стюарт отказался на Нюрбургринге, прошел убийственные тесты на транспортере в Мире, исследовательском центре английской автоиндустрии. В

кокпите был не пилот, а конструктор Дерек Гарднер. Виртуальные заезды доказали, что расположенные внутри тормозные диски вызывают вибрации, которые разрушают автомобиль, так что их перенесли обратно наружу. "И с тех пор", - сиял доктор Франк Фолкнер, - "вся команда намного счастливее". "Оставшиеся воздухозаборники", - говорит Гарднер, - "мы проигнорировали".

В паддоке Цельтвега великий Стюарт доказал, что и он может прощать. Шетти был переводчиком в мирном разговоре, которым Стюарт и Регаццони положили конец нюрбургрингскому неприятному делу. В то время как Клей после этого вновь устремился к своим иллюстрированным журналам о футболе, Джеки сказал мне: "Он все еще думает, что это был его поворот, но хотя бы признал, что он меня блокировал. Да ну, это в прошлом. На самом деле Клей - хороший парень. Я думаю, он меняется только в кокпите".

В салонах частных самолетов, в которых половина гонщиков прилетела в Цельтвег, тоже хаос. Разрешение на посадку дали только с пятницы, пилотов отправляют в Грац и Клагенфурт. Чепмен и Экклстоун использовали весь свой репертуар отчаянных радиопереговоров, пока им не разрешили сесть. Берни ухмылялся: "И в экстренном случае надо быть организованным". Поскольку Эймон посадил свой Navajo *{"Навахо" - марка легкого самолета.}* в Граце, кокпит Matra на первую тренировку осиротел, и Ники Лауда смог прогреть "голубую мечту". Вернулся в боксы он на мопеде: мотор вышел из строя, несмотря на то, что Ники крутил только 8.000 вместо 11.000. Лауда предложил механикам ящик пива, но ему не нужно было алиби, поскольку, по словам французов, "они уже сегодня утром знали, что мотор долго не проживет".

А где же был Север? Франсуа дал распоряжение своему пилоту, "лететь регулярным рейсом в Женеву, взять оставленный там на стоянке самолет, вернуться в Париж и забрать меня, чтобы мне рано не вставать. И что сделал этот парень? В девять он мне перезвонил и сказал, что проспал рейс на Женеву". Так что Север появился только вечером на вилле Пэрр, которую Стюарт за сельское гостеприимство называет всегда "Knitterfeld Hilton", и где мы как раз сидели за ужином. Север прочитал в L'Equipe, что Икс ставит принципиально свой автограф выше Стюарта, никогда под ним", на что Джеки хихикал: "Должно быть, это ужасная проблема, если над этим надо думать". Франсуа дал автограф маленькому мальчику и сказал: "Видите, я всегда подписываюсь ниже Джеки".

Tyrrell

"Как дела у "005"?" - спросил Север, точно так же, как справляются о самочувствии тетушки, только "спасибо" - это чересчур. "Очень хорошо", - ответил Джеки, - "только на две секунды медленнее, чем Фиттипальди". "При этом у меня еще мотор "серии 9" с Кьялами 1970 года, он стучит, как трактор". Ключевое слово - Кьялами: Север прокрутил события сезона назад до Южной Африки и вспомнил, "что Lotus ехал, как по рельсам, без корректировки. Мы могли противопоставить преимуществу Стюарта только наш талант". Конечно, смеялся Джеки: "Ты же видишь, как мы далеко продвинулись".

Шутки между крупяным супом, стейками и зальцбургскими клецками: труппе Тиррелла чужды "бензиновые" дискуссии а-ля March, где Петерсон и Херд вместо супа, мяса и десерта говорят о передаточных отношениях. "Десяти минут консультаций после тренировки", - говорил мне Джеки, - "вполне достаточно". Как всегда в Цельтвеге, он просит обеспечить ему полицейский эскорт (из-за непроходимых "пробок") и частный самолет, чтобы успеть на вечерний рейс Вена-Женева. "Но эскорт - только в день гонки, чтобы люди не думали обо мне ничего плохого, а самолет - только двухмоторный".

Приехав из Швехата *{Аэропорт Вены.}*, почти одновременно с клецками, появились Хелен Стюарт и секретарь Джеки, Рут Киннеар. Джеки дал себя уговорить и купил Рут авиабилет, "после того как своими ушами услышал, как язвительно смеются в паддоке и шепчут друг другу: "ты знаешь, а секретарь Джеки может себе позволить только билет на поезд". Рут "сервировала" шефу английские газеты, а Хелен рассказала, что дома Пол, их старший сын, был побит в плавании младшим, Марком. А это должно означать больше, чем просто братский спор, потому что "Пол не может проиграть", - как объяснил мне Джеки. "Если я побеждаю его в плавании, стрельбе или в чем-либо еще, он хочет реванша, всегда, пока не выйдет из борьбы великим победителем. Пол - плохой проигравший. Ну а кто - хороший проигравший? Мне еще никто не смог показать того, кто проигрывает с радостью".

Стюарт не может себе представить, что Фиттипальди "по какой-либо причине упустит титул". Но сам он "хочет просто снова побеждать в гонках: здесь, в Канаде, в Америке. Но Монца мне дает не много, там Франсуа спокойно может быть первым". Оптимизм и настроение так же великолепны, как и за год до этого, когда труппа Tyrrell отмечала второй чемпионский титул

Джеки на верхнем этаже виллы, хотя Цельтвег еще ни разу не приносил счастья этой команде. В 1970-м ни Стюарт, ни Север не закончили и первого круга (!), и в 1971 году ни один не доехал.

И в этот раз Север не может быть счастлив на своем дважды попадавшем в аварии "002". "Машина после аварий больше не хороша, стала непредсказуемой. Из страха, что снова что-нибудь пойдет не так, я еду медленнее, чем мог бы. Но две аварии в год - этого достаточно". В чем Север не признается, но что, по-видимому, правда - он неосознанно жалеет, что не он, а его капитан команды получил новое "чудо-оружие" "005". Несмотря на это: долгий, веселый вечер, в конце которого Кен Тиррелл, этот чрезмерно костлявый, глубоко укоренившийся, реалистичный шеф команды, чтобы развеселить Джеки, позволил себе несколько грубых шуток, от чего разговор перешел на секс. За два дня до старта, полагает Кен, профессионал должен с этим прекратить: "из-за резервов организма я ненавижу мысль, что мои пилоты должны провести долгую, тяжелую и жаркую гонку - и не смогут в случае необходимости прибавить". Насколько жарко на самом деле, подтверждали образующиеся в бензопроводах двигателей Ferrari паровые пробки, не позволявшие им выйти на полную мощность. "Vapolock", - сердился Регаццони, в то время как Икс находил, что эта история "сначала раздражала, но теперь стала просто странной". Но прежде всего самые большие неприятности были у частной команды Фрэнка Уильямса.

Williams

"У меня никогда не бывает страха, и я не знаю сам, почему так. Но я никогда не боюсь". Анри Пескароло, не двигаясь, пристально смотрел в ночное небо Цельтвега. На его бородатом лице стоика с каиновой печатью огня от аварии в Ле-Мане 1969 года не двигался ни один мускул. "Так что ты рад, что жив", - сказал, находящийся рядом с ним Фрэнк Уильямс, покачав головой. Анри медленно повернул голову и изрек: "Это абсолютно непостижимо". Служба буксировки оттащила из первого поворота то, что осталось от Williams-March, после того как он разлетелся на куски от встречи с барьером на скорости 220, произошедшей из-за лопнувшей передней левой шины. У Пескароло оказался не только ангел-хранитель, но и обоснованное алиби, поскольку Уильямс видел выжженные на асфальте следы шин, и сомнений быть не могло. Этим пятым критическим дефектом за пять недель продолжилась невероятная серия аварий Пескароло, на этот раз на еле собранном после крушения в Нюрбургринге автомобиле. "Когда-нибудь аварии Анри должны прекратиться", - сказал Уильямс на "Ринге", - "я только боюсь, следующий на очереди будет Паче". Но это случилось опять с Пескароло, чья коллекция металлолома уже сделала Уильямса в этом году беднее на 810.000 шиллингов. Большая сумма, по сравнению с 90.000 шиллингов, которые "Песка" заработал на призовых. "Это не только потерянные деньги, которые болезненно переживаешь", - говорил Фрэнк, "это и те деньги, которые никогда не дадут прибыль, поскольку ты не можешь дальше развивать груду железа. Такие вещи отбрасывают меня назад". Фрэнк уже часто бывал отброшенным назад, сильнее всего из-за аварии своего друга Кэриджа, но, скрежеща зубами, прорывался обратно, снова и снова. Часто он был вынужден арендовать грузовик, поскольку не было денег на ремонт собственного. Очень много Уильямс ходит пешком: круг Интерлагоса он обходит за 33 минуты, в Уоткинс-Глене ему требуется 80 минут, чтобы добраться от трассы обратно в отель Glen Motor Inn. Когда Фрэнк рассказывает, что он и дома ежедневно бегает по восемь миль, Дитер Штапперт слышит злые языки: "Да, если его кредиторы гонят через лондонские пригороды".

Наблюдать Фрэнка вечером после Гран-при - это целое событие, поскольку контраст с остальными, которые в приемной гоночного бюро ждут своих призовых денег, огромен. Про Шетти думаешь, что он ждет своего архитектора, про Парнелла - он ждет, пока не освободится туалет, про Майера - ждет, пока не

откроется биржа, а Уильямс всегда как будто ждет Деда Мороза. После произведенной выплаты он прижимает конверт к себе, чтобы никто ничего не смог отобрать, надевает свою кепку в клеточку и счастлив. До следующей глобальной поломки.

Теперь он с фанатичным ожесточением борется, чтобы удержать своего молодого пилота Карлоса Паче. "Я убью каждого, кто попытается отобрать его у меня", - угрожает он и бросает пустую пивную банку далеко в ночь. Он предполагает, что потеряет Паче, но знает, что опять найдет кого-то нового.

Уильямс никогда не сдастся, но и Лауда - тоже. Макс Мосли спешит в лимонно-желтом корсаже "Ники Лауда" через паддок, "поскольку надо же что-то делать для местного героя". Но на самом деле Максу трудно сделать что-то для Лауды. Петерсон, Лауда и Бойттлер имеют по супердвигателю, который так обрадовал четырех биржевых маклеров клиента March, что они послали Бойттлеру телеграмму: "Что бы ни случилось, не позволяй заводской команде отбирать у тебя хороший мотор". Когда Петерсон обнаружил течь масла, что по обычаям March означало - скоро он получит мотор Лауды, Макс начал разговор с Майком: "Я раздобуду тебе супербыстрые шины, а ты за это поменяешься моторами с Ники". Бойттлер согласился, но потом передумал и услышал от сопящего от гнева Макса: "Ты и твои люди, вы еще почувствуете, что значит, когда Мосли говорит: "Вы теперь меня узнаете". И поскольку черт, если уж приходит, то приходит дважды, March Лауды начал гореть еще в паддоке. Механик Дэйв получил ожоги, поэтому Ники отвозил его в госпиталь.

В то время как Стюарт "совсем не мог правильно настроить" свой "005", "потому что вынужден был тестировать так много для Goodyear", Lotus и Firestone прибавили в нужный момент: на шинах B-34, которые Икс использовал в Хараме, и на которых догнал Фиттипальди в дождь. Быструю и жаркую гонку B-34 не выдержат, но вполне позволят показать несколько быстрых квалификационных кругов.

Чепмен отправлял на трассу Фиттипальди каждый раз с 25 литрами бензина, и всегда только на три быстрых круга. Эмерсон отблагодарил временем 1:35,97 - "вероятно, поул-позицией, поскольку в субботу трасса станет медленнее из-за масла и износа резины", как он спокойно прогнозирует.

В субботу Firestone привез на самолете комплект шин B-34 и для Ferrari, который за четверть часа до конца заездов был смонтирован на машине Регаццони. Шетти распорядился: "Один медленный круг, один быстрый", и добавил, по рассказам Клея: "не делай ничего, из-за чего мне потом пришлось бы идти в

боксы". Это распоряжение показали Регаццони на сигнальной доске, "что я, конечно, видел, но сколько уже народу не обращало внимания на сигналы из боксов?" Клей боролся за хороший контракт и не забыл косвенное "изгнание" его из Ferrari. Он игнорировал все распоряжения из боксов, остался на трассе на полных три круга дольше, "потому что это идиотизм - останавливаться, если чувствуешь, что становишься все быстрее", полетел очертя голову и всего лишь на 0,07 секунды не смог достичь лучшего времени Фиттипальди. "Еще бы один круг, и у меня был бы поул", - сказал Регаццони Рожеру Бенуа, который высмеял земляка: "Еще на пять франков больше от Marlboro". Времени оставалось мало; теперь Икс уже не хотел больше те шины. Жаки был "рассержен, но только три минуты. Большинство людей сердятся, когда и так уже слишком поздно. Но мое настроение круто поднималось вверх и резко падало вниз, как лифт". Икс застрял в пятом стартовом ряду и говорил вечером перед Гран-при: "У меня завтра ничего не выйдет". Он улетел с Бельтуа в Пертшах, чтобы спокойно, не перегружая организм, поплавать.

Самый счастливый человек на Остеррайхринге - Фиттипальди. Таким сияющим я его нынче еще не видел: ни в Хараме, ни в Нивелле, где он в стиле Кларка улетел от пелетона, и ни в Брэндс Хэтч, где он победил Стюарта в манере Риндта. Но на этот раз все дело не в автогонках, а в футболе. Один из 18-ти бразильских репортеров, которые, как говорила Мария-Хелена, "раньше писали только о футболе, а теперь все чаще обращаются к гонкам", принес Эмерсону посылку. Тщательно упакованную желтую футболку с номером 10 на спине, оригинальную вещь легендарного Пеле, о которой всегда мечтал Фиттипальди. Футбольный бог приложил и короткое письмо: "Дорогой Эмерсон, я все читаю и слушаю о твоих гонках. Стань чемпионом мира, как я. Твой Пеле". Фиттипальди был сильно взволнован, когда рассказывал мне эту историю. "Мы случайно встретились в феврале в аэропорту Сан-Паулу. Я попросил Пеле о снимке с автографом, он обещал прислать… и вот теперь я получил даже его одежду. Я буду в ней сегодня спать, охотнее всего и завтра был бы в ней все 54 круга - но, к сожалению, она не огнестойкая. Зато на следующей неделе повешу ее дома на стену".

Эмерсон клялся, что не будет нервничать во время Гран-при, однако обещал "a big care of everything: я буду еще более внимателен ко всему, чем обычно, буду беречь мотор и коробку передач. Мне же не надо больше побеждать, а просто доехать оставшиеся гонки. Четвертое место - и я уже счастлив". Мария-Хелена взобралась на заднее сиденье мопеда КТМ, Эмерсон дал

газ и оба умчались, как и тысячи других пар в эту "ночь Валленштайна" *{Валленштайн Альбрехт Венцель Евсевий (1583-1634), полководец, имперский главнокомандующий в войне Австрии с Венгрией в начале 17 века.}* в Цельтвеге. Примерно в это же время арендованный командой Tyrrell автомобиль перевернулся четыре раза в повороте, когда спускался в долину с виллы "Пэрр". При этом доктор Фрэнк Фолкнер, добрая душа команды, получил переломы и повреждения головы. Кен Тирелл отделался шоком, но взял обещание со своего сына Кеннета, профессионального пилота BEA *{Британская европейская авиатранспортная компания.}*: "Ни слова Джеки и Франсуа. Знание того, что Фрэнк лежит в больнице, их только излишне огорчит".

Гонки в парке развлечений, где сотрудники команды Eifelland попеременно выталкивали друг друга с трассы, закончилась безобидно. Назавтра для Eifelland была последняя гонка. Хеннеричи давно продал свою фабрику, включая и команду Формулы 1. Новый владелец, Мит, "подарил весь хлам" Штоммелену. А Рольф уже договорился о продаже с Берни Экклстоуном, "поскольку для меня это дело слишком дорого". Сентиментальное прощальное настроение было понятно. По словам менеджера команды Кобличека: "И в цирке клоуны уходят с некоторой печалью".

, было два шанса. Он решил взять тренировочный Lotus, на котором он показал время поула. Стюарт медитировал в полностью кондиционированном автобусе Goodyear, как буддийский монах, потом он приклеил губчатую резину к стелькам… и выстрелил из второго ряда в лидеры. Фиттипальди стартовал плохо. Снова, как уже часто бывало, он на первых кругах был вынужден бороться с Регаццони. Клей, однако, отметил: "Когда Эмерсон обгоняет меня, он делает только буль-буль-буль". Как и Икс, Регаццони, который "так хотел бороться и победить", должен был сдаться из-за парообразования в топливной системе. Симона Зифферт негромко ругалась в боксах Ferrari, когда Клей выбрался из машины: "Неудача… но теперь нам надо оставить его в покое". Между тем Фиттипальди с удивлением заметил, что ведущий Стюарт не отрывается, а, наоборот, приближается. Он догнал его и начал размышлять: "Что бы мне сделать против Джеки?" На 23-м круге Эмерсон обогнал чемпиона мира там, где тот не ожидал: в повороте Bosch. Марии-Хелене дали успокоительные таблетки. Место за местом Стюарт теперь терял, скатываясь в середину пелетона. Халм обогнал его на 26-м, Петерсон - на 32-м, Ревсон - на 33-м, Хэйлвуд - на 42-м, Эймон и Генли - на 4Х-м круге. А Джеки был беззащитен: "Задняя

часть машины двигается так, как будто что-то открутилось". Демонтаж после гонки не выявил никаких оснований так считать. Однако обнаружилось, что одна шина повреждена с внутренней стороны.

Оставаться пред Халмом, по мнению Фиттипальди, "было почти удобно, а то пришлось бы прилагать большие усилия, реши я оставаться за ним". Несмотря на прошлогодний мотор, прошедший уже 800 км, Эмерсон на прямых был быстрее, в быстрых поворотах находил еще десятые доли секунды. Но в медленном двойном левом повороте Халм постоянно приближался, хотя в креплении его заднего антикрыла зияла 50-сантиметровая трещина. Поскольку Петерсон поехал на дозаправку, Ревсон стал третьим. Хэйлвуд боролся за четвертую позицию и Кубок Зифферта. Эймон вышел на пятое, Генли - на шестое место, перед лидером своей команды Бельтуа, который на тренировках вывел из строя три мотора. Прощальный выход Штоммелена: две остановки в боксах из-за забытого винта крепления кокпита. За Вильсоном Фиттипальди остался самый курьезный повод для возвращения в боксы: забытый гаечный ключ, который застрял между педалями.

За два круга до конца Вильсон прибежал в стан Lotus, чтобы дождаться Эмерсона. Мария-Хелена подскочила на стуле, когда Халм предпринял последнюю атаку. Эмерсон ехал к финишу, по его словам, "осторожно, как старушка, но назойливый мужчина сзади становился все быстрее". Еще немного его задержал Галли, но отрыва в 1,18 секунды хватило для победы. Чепмен заорал Эмерсону: "Икс и Стюарт - без очков!", на что тот смог лишь ответить - "Я невероятно счастлив". И когда герой освободился от первых бурных проявлений, Мария-Хелена сказала подруге: "Смотри, вот он идет, маленький бразильский ублюдок… он еще все гонки выиграет в этом году". Только для математиков он еще не стал чемпионом мира. Даже если Стюарт или Халм выиграет все три оставшиеся гонки, Эмерсону хватит лишь трех очков. "Война еще не кончена", - прокричал мне Стюарт, когда проезжал, балансируя, на своем мопеде через людские толпы, с орхидеями на руле и Хелен на заднем сиденье. Необычно долго в паддоке на этот раз оставался Чепмен. "Мы должны окончательно решить с титулом, пока новый Tyrrell не начал побеждать", - сказал он мне, серьезно поразмыслив, "не отказаться ли нам от участия в Монце; и можешь об этом спокойно написать. Я не нуждаюсь в постоянных угрозах ареста". Итальянские чиновники отреагировали неожиданно быстро и гарантировали "мистеру Lotus" свободный выезд.

В то время как Чепмен и Фиттипальди улетели на каникулы

на Ибицу, оставшаяся часть актеров Гран-при разделилась на две сцены: заседание наблюдательного совета GPDA в Женеве и катание на водных лыжах в замке-отеле Seefels на Вертском озере, с Петерсоном и Иксом. Ронни благодарен за паузу и уже не так болен гонками, как в 1971 году, "поскольку нынче сезон начался намного раньше". Поскольку Икс выделяется своим владением монолыжей, Ронни тоже хотел этого, "хотя я катался только трижды". Владельцы замка принцы Ники и Таки Думба предложили шведу: "Подними поочередно ноги, тогда узнаешь, какая сильнее". "Правая, тормозная", - говорит Ронни, однако Икс возражает: "Ты, наверно, имеешь в виду - та, которая жмет на газ?" Петерсон ездит более жестко, то есть имеет талант к слалому, и у него на правом бедре бросающееся в глаза пятно от ожога. Монтлери-1969, "моя единственная тяжелая авария".

После обеда Икс не мог оторваться от гулянки на пляже в Вельдене. "Там пели девушки и играли гитары, атмосфера была фантастическая ", - улыбался Жаки, когда вернулся. Он выпил пару чаш крюшона и, слегка под хмельком, совершенно очарователен. Я буду долго помнить, в каком наряде Жаки появился к ужину на террасе отеля: красно-белом костюме Микки Мауса, в котором он выглядел, как школьник. Если Икс преодолевает робость, то может разоружить всю компанию за столом. Тогда он говорит, помня о годах ученичества в Мюнхене: "Мой дорогой друг и товарищ по спорту", - несет вазу или винный графин, сам выдвигается в кухню, чтобы заказать несколько 7-минутных яиц, и отточенным трюком просовывает их через тонкое горлышко. Это - любимый десерт Жаки Икса, для которого ему нужны только спички и бумага.

Петерсон зааплодировал, после чего Икс крикнул ему: "В три часа ты был розовый, во время катания на лыжах - красный, а теперь - бледен лицом".

"Почему", - спросил Ронни, - "тебя никогда не видят говорящим со Стюартом?"

"С кем?" - ответил вопросом на вопрос Икс и засмеялся, потому что смеялись все. "Ах, со Стюартом! Да нет, мы иногда говорим. Три года назад он прибыл в Монте-Карло и спросил: "Почему ты пропустил меня?" Я ответил: "Потому что я не вижу смысла, сдерживать того, кто может ехать быстрее". А еще мы разговаривали, конечно, на Нюрбургринге, в телепередаче".

Несмотря на свой костюм Микки Мауса, Жаки выглядел не более молодым, а наоборот, старше, когда начал философствовать: "Стюарту тяжело, и дальше будет все тяжелее. Он был так хорош, что выигрывал пять, шесть гонок в году. Он все еще очень, очень хорош, но не хочет признаться самому себе, что

другие его постепенно догоняют… однако, может, у него сейчас только машина хуже. Но заметь себе, Ронни: молодой гонщик должен, в любом случае, сначала научиться тормозить".

Ронни не обратил на это внимания - он на два года старше Икса. "Как часто ты становился, собственно говоря, вице-чемпионом?" - спросил Петерсон.

"Дважды, думаю, и два раза - четвертым", - ответил Жаки после короткого раздумья. "Но самое тяжелое в нашей профессии - остановиться, никто и понятия не имеет, как это сложно. Самое лучшее - уйти непобежденным, как Килли, как Фанхио. Но тогда тяжело отказаться от больших денег". Таких речей, как в этот вечер, я от Жаки еще никогда не слышал. "Поэтому", - продолжал он, "лучше всего стать чемпионом мира как можно позднее… а потом оставить спорт. Я только надеюсь, что в это время буду еще достаточно силен. Может быть, у меня хватит на это сил". Когда какая-то девушка взяла его руку, чтобы прочитать линии на ладони, Жаки улыбнулся ей почти с извинением: "Никакого понятия, что можно узнать из них - короткую или долгую жизнь".

Петерсон начал обмениваться с Иксом техническим опытом. Бельгиец кивал ему: "Настройка машины - настоящая проблема, каждый раз большая игра. От одной гонки до другой все может полностью измениться. Это - гонки, и все идет вперед: другие машины, другие лица, другие победители".

Пока что на снимках победителей симпатичное лицо Фиттипальди со щеками хомячка вытеснило хитрую улыбку Стюарта. В конце августа в гонках Rothman's Эмерсон праздновал свою третью победу в году на Брэндс-Хэтч, в то время как Стюарт пробовал себя на песчаных гонках в Швеции, не имеющих для защиты ни одного отбойника. "Видел бы Икс, гордился бы мной", - сказал Джеки, когда приехал в Мюнхен, чтобы посмотреть олимпийскую стрельбу по тарелочкам. Со своими 192 очками на чемпионате мира в 1961 году в Осло Стюарт стал бы в Мюнхене шестым. "Но если бы я был так хорош, как олимпийский чемпион Скарзоне, разбивший 199 тарелочек из 200", - ухмылялся Джеки в камеру канала ORF, - "то автогонки были бы для меня только на втором месте".

Гонорар для Стюарта: билет на трибуну на соревнования по бегу на 10 000 м, "потому что хочу разок посмотреть на Дэйва Бедфорда" *{Известный английский бегун тех лет, обладатель мирового рекорда в беге на 10000 м.}*. Бедфорд проиграл, а Стюарт провозгласил перед Монцей: "Если Фиттипальди хочет гарантировать себе титул уже сейчас, он должен побороться".

Монца: Коронация

Эти сентябрьские недели Эмерсона Фиттипальди могли бы стать неплохим сценарием для фильма со всеми составляющими: отчаяньем, бессилием, робкой надеждой, снова отчаяньем и сказочным счастливым концом. Но пока что Чепмен и Уорр решили, не очень доверяя официальным лицам, послать в Монцу только один John Player Special. На всякий случай в Шармоне расположили второй транспортер с запасной машиной для Эмерсона: это достаточно близко к итальянской границе.

В среду, в десяти километрах от Милана у транспортера номер 1 лопнула шина. Тяжелый грузовик свалился в ущелье, перевернулся, одного из механиков выкинуло через лобовое стекло и он получил тяжелые ранения. "Но еще до приезда скорой помощи остальные механики поняли, что моя гоночная машина получила серьезные повреждения", - рассказал Эмерсон. Шасси было пробито одним из болтов. После этого в путь немедленно тронулся транспортер номер 2 из Шармоне.

В королевском, но при этом мрачном, парке Монцы Фиттипальди узнал следующую плохую новость: к концу сезона Firestone уходит из автоспорта, чтобы в будущем экономить по два миллиона долларов в год. Буквально "с сегодня на завтра" было прекращено производство гоночных шин. Lotus, Ferrari и Surtees не знали, что им делать, но так же как и шеф Goodyear Эд Александер, продолжали надеяться, что от этого решения все же откажутся. "Мне нужны Firestone чтобы их побеждать", - сказал Эд.

Монца - гонка последних сентябрьских дней: как и каждый сентябрь, не только место обмена слухами, но и место оглашения самых сенсационных переходов гонщиков на следующий сезон. Один переход уже стал реальностью: Ронни Петерсон - из March в Lotus. Это желание Чепмен не мог осуществить с 1971 года. Но 3 июля 1972 г. Ронни подписал предварительный договор, который приковал его к Lotus, но оставлял за Чепменом право отказаться до конца августа. "Это просто бумажка, которая нужна Чепмену, чтобы было что показать своим спонсорам". Мосли перепугался, когда увидел этот документ и даже подключил адвокатов, тем более, что Петерсон вдруг захотел остаться в March. Потом Ронни еще раз встретился с представителями Lotus, "потому что хотел отказать лично". В лондонском отеле "Эксэльсиор" Питер Уорр с 19 до 24 часов без перерыва говорил. После этого Ронни принял решение в пользу Lotus и позвонил Мосли: "Мне очень жаль".

Уже вскоре Мосли рассказывал: "Уход Ронни - это не так плохо, как все думают" и подверг шведа специальному испытанию

на прочность. Каждый раз, когда Ронни жаловался на атмосферу и циничные речи, Макс ему улыбался: "Это подход Чепмена. Я только хочу, чтобы ты вовремя привык к тому, что тебя ожидает в Lotus в ближайшие два года". Ронни будет получать столько же денег, как и в March. "Lotus предлагает не большие деньги, но зато больший шанс", - сказал он мне.

Еще в Цельтвеге Ронни записал на бумажках названия всех пяти команд, которые "делали ему глазки" и вытянул одну из них из шляпы (по воле случая это оказалась BRM). А Карлосу Паче было ясно: "Мне нужен мотор Ford, тогда я всегда буду среди лучших. С V12 слишком много риска". Поэтому Сертиз заполучил Паче относительно легко.

"Если можно будет купить Петерсона и Регаццони, то BRM должна будет заполучить хотя бы одного из них", - давно уже предсказывал Стюарт. Регаццони откровенно предлагал себя как человека, способного только своими усилиями вырвать павшую духом команду из летаргии и погнать вперед всю BRM (как это делали Родригез и Зифферт). "Марко мог бы стать первым номером нашей команды", - с сожалением сказал Парнелл, - "а Бельтуа так никогда им не стал, кроме как в Монте-Карло". Когда кто-то саркастически заметил, что у BRM пять самых быстрых таксистов в мире, Парнелл покровительственно похлопал его по плечу: "Точно. Но тот, кто станет лидером нашей команды в 1973 году, может запросить сколько захочет". По словам Луиса Стэнли, он должен уметь только одно: бороться! Первые переговоры между Стэнли и Регаццони переводились друзьями из Marlboro. И как раньше упорный Зифферт, Регаццони добился от BRM принятия своих денежных условий. На вопрос, сколько машин придется ему построить для Регаццони, Стэнли нашел что ответить: "Пусть лучше машину разбивают, стартуя из первого, а не из последнего стартового ряда. Раньше последнее случалось достаточно часто".

В ночь на субботу в темном паддоке Монцы, на переднем сиденье черного Mercedes 600 Стенли, Регаццони добился договора на своих условиях. В воскресенье перед стартом он его подписал. Позже Редман отказался от предложения BRM на 6000 фунтов, а Генли обиделся на предложенные ему 3000: "За эти деньги я лучше буду работать на заправке".

То, что у BRM были проблемы и в Монце, никого не удивило, равно как и то, что быстрейшими в пятницу были именно те два пилота, которые еще могли теоретически отобрать у Фиттипальди титул: Стюарт и Халм - единственные, показавшие время быстрее, чем 1:36. "Джеки и Денни просто хотят меня напугать", - смеялся Эмерсон, - "Но у меня в резерве еще остался новенький мотор".

Механики Lotus, невыспавшиеся, с серыми лицами, уже почти засыпали на ходу, но все же сменили за ночь мотор.

На этот раз самые интересные картины в Монце можно было наблюдать не во время погонь в аэродинамической тени, а в обеих шиканах: после боксов и в "Курва дель валоне". Там даже Стюарт однажды поехал прямо, а у Петерсона отлетело заднее правое колесо. "Я как раз обогнал Регаццони…", - начал в боксах Ронни описание своей аварии, слушатели тут же насторожились: ага. Но Клея, которого, по словам Штапперта, просто притягивают аварии, на этот раз и близко не было, когда разбился Ронни: в тот момент он с лопнувшей шиной медленно тащился в боксы.

Ронни быстро переоделся, схватил фотоаппарат, отправился в боксы Lotus и принялся щелкать затвором: Чепмен в бело-розовой рубашке поло с капитанской фуражкой - такой же подходящий объект, как и заднее антикрыло Lotus 72, на котором уже красовались четыре наклейки: первый в Хараме, Невилле, Брэндс Хэтч и Цельтвеге, как можно было прочесть между лавровых венков. Но мотор звучал слегка грубовато, поэтому механики поменяли свечи и провели в субботу ночью некоторые изменения в подвеске. Механики Стюарта сменили коробку передач, но им не хватило времени заменить барахливший мотор в запасной машине на новый. "Впервые за много лет у Джеки на старте не было готовой запасной машины", - вспоминал механик Роланд, - "Надеюсь, это не плохой знак".

На тренировке в воскресенье утром у Джеки проблем не было, зато у Фиттипальди их было полно: "Хотя мотор работает отлично, но тормоза ужасно вибрируют". Представитель Girling посоветовал поменять передние тормозные диски: долгая и сложная работа для Эдди и его команды. За 30 минут до старта машины вывели из паддока на старт. "У сцепления зазор больше, чем обычно", - обеспокоенно заметил Стюарт, в то время как Чепмен отвел Фиттипальди в сторонку: "Пожалуйста не беспокойся, Эмерсон, но мы только что нашли трещину у тебя в бензобаке". Эмерсон побледнел, "потому что знал, что невозможно поменять бензобак за 30 минут". Но ребята из Lotus очередной раз выиграли гонку против стрелки часов. Сузи Фиттипальди сунула в руку Эмерсону телеграмму от Пеле: "Завоюй сегодня своей победой первый из трех чемпионский титулов, так же как и я. Твой Пеле", - прочел Эмерсон.

Стартовали по левой стороне трассы, в преисподней из пыли и грязи. "Вокруг меня вдруг стало темно, как будто наступила ночь", - поеживаясь, вспоминал Лауда. В восьми рядах перед Ники Стюарт пережил "один из самых страшных моментов в своей жизни": на старте заклинило сцепление, Tyrrell тронулся со

скоростью улитки, а стартовавшие из последних рядов машины к этому моменту уже разогнались до 200 км/ч. Джеки забился поглубже в кокпит, "каждую секунду ожидая удара". BRM Генли на волосок проскочила мимо Tyrrell, которого тот заметил в самый последний момент. Лауда как раз раздумывал над тем, "ехать ли осторожно или слепо на полном газу в тучу пыли", когда заметил перед собой тень: беспомощного Стюарта. Просто чудом Ники и остальная часть пелетона проскочили мимо чемпиона мира, к титулу которого в этот момент уже прибавилась приставка "экс". Для Джеки Монца закончилась. "Зрители-партизаны" на трибунах разразились аплодисментами, когда вперед вырвались две Ferrari: быстрейшие на тренировке Икс и Регаццони. Но это уже был не тот "правильный" Регаццони 1970 года, который, несмотря ни на что, прикрывал своего первого номера и вежливо оставался сзади - теперь это был голодный до борьбы Клей, который ожесточенно разыгрывал свои собственные карты. Фиттипальди хотя и не уступал по скорости Ferrari, но зато уступал по ускорению. И все же сигнал из боксов "STEW OUT", который после четырех кругов показал ему Чепмен, утешал. На 13-м кругу Икса слегка вынесло из "Параболики", Регаццони обошел Жаки и возглавил гонку. За ним следовали Икс и Фиттипальди - потом с небольшим отставанием Эймон, Хэйлвуд и Халм. Но для Клея солнце светило всего лишь три круга, пока Карлос Паче не остановился прямо посреди шикане, но после толчка маршала смог поехать дальше. Везде появились желтые флаги, чтобы предупредить лидирующую группу. "Мы все убрали ногу с педали газа, кроме Клея", - сказал мне Икс. Паче увидел Регаццони в зеркалах, и, едучи только на зажигании, прижался к левому внешнему краю шикане, задним колесом на перебрике, чтобы уступить место. Ferrari уже почти проехала мимо, но зацепилась левым задним колесом за переднее Паче, развернулась… и загорелась. Но еще до появления пожарных Регаццони сам освободился и со смешанными чувствами направился в боксы: наполовину злясь, наполовину осознавая собственную вину. "Tutto bene", - ухмыльнулся он Робу Уокеру и сказал: "Паче не виноват - но его не следовало толкать". Уильямс тоже признал вину маршала: "И все это стоило мне денег".

Эймон потерял третье место из-за проблем с тормозами, а впереди Фиттипальди, как тень, следовал за лидирующим Иксом. Оба знали, что их шины становились слишком горячими и, возможно, не выдержат, то есть их следовало поберечь для финишной схватки. Фиттипальди заметил, что "Жаки и я одновременно становились быстрее или медленнее". Дважды Эмерсон пытался обойти Икса на торможении во второй шикане,

но потом "был бы доволен и вторым местом". Очередная серия дуэлей Икс-Фиттипальди после Харамы и Брэндс Хэтч. И снова Эмерсон оказался более удачливым, потому что за 10 кругов до конца к нему без борьбы перешло лидерство: из-за отказавшей электрики Икс медленно прикатился в боксы и с улыбкой вылез. Когда толстый механик Ferrari залез под машину, внезапно взорвался бортовой огнетушитель. Сзади Фиттипальди больше не грозила опасность: Хэйлвуд потерял свой воздухозаборник и все равно обошел McLaren Халма и Ревсона, за ними следовал едущий без тормозов Хилл и Гетин.

Так Фиттипальди добился победы, принесшей ему чемпионский титул, самым убедительным способом: пришел, увидел, победил. Финишный флаг стал матчболом "но только теперь я понял, что выиграл гонку. А с ней и чемпионат", сказал Эмерсон. Мария-Хелена так же отреагировала в тот момент, когда сменила Хелен Стюарт на посту первой леди Формулы 1. "Несмотря на то, что он был близок к этому, несмотря на то, что все было очень вероятно - для меня наступивший триумф стал большим сюрпризом. Но поверь мне, ничего не изменится. Разве что теперь я буду гордиться Эмерсоном еще в сто тысяч раз больше, чем раньше", - сказала мне жена нового чемпиона мира. Чепмен со слезами на глазах выдал: "Поздравляю!" Эмерсон ответил: "Спасибо, тебе и всей команде".

Остаток дня прошел в полном сумбуре. В раю для воров - Монце у Фиттипальди украли защиту для лица. Эмерсон сбежал от церемонии награждения в транспортер, я последовал за ним и смог стать свидетелем его первого получаса в качестве чемпиона мира - в то время как снаружи толпы Монцы, как волны, обтекали транспортер и грозили его перевернуть. Эмерсон сидел перед маленьким чайным столиком, бразильский флаг с слоганом "Ordem et Progresso" на коленях, жевал сандвич и постоянно подливал из огромной бутылки "Noel et Chandon": самое позднее после Брэндс Хэтч Фиттипальди полюбил шампанское, хотя раньше только делал пару обязательных глотков.

"Я очень счастлив", - сказал он мне, - "не так, чтобы мне хотелось перевернуть весь мир: скорее просто доволен тем, что сделал. И как ни странно, я совсем не устал".

Чепмен обнял своего четвертого чемпиона мира после Кларка, Хилла и Риндта. Для своих соотечественников, которые пробились к транспортеру и вошли одинаково, как заклинание, бормоча "Campeone do mondo", он стал первым для Бразилии и первым южноамериканцем после Фанхио. Но для своих родителей, для Марии-Хелены, он просто чемпион, который так уверенно и ярко победил в объединяющем весь мир приключении

сезона Гран-при самых рискованных и сильных соперников в мире спорта. И таким молодым, как никто до него. Мария-Хелена гордо носит синий свитер Фиттипальди. "Поцелуйтесь", -попросил фоторепортер Девид Фиппс. Его вспышка прорвала сумерки транспортера, и Эмерсон невинно улыбнулся: "Это хорошее оправдание". У матери Фиттипальди, светловолосой, очень хорошо выглядящей дамы в бежевом дорожном костюме, почти не было времени поговорить со своим сыном. Их прервал представитель Lotus: "Эмерсон, снаружи стоит агент Reuters, которому нужны твои первые слова в качестве чемпиона мира". Эмерсон в очередной раз сказал одно и то же предложение: "Я очень доволен, очень-очень счастлив и еще не все понял: возможно, завтра".

Человек из Lotus ушел, но тут же вернулся: "Агент говорит ему этого мало". Эмерсон на это: "Тогда просто скажи ему, что я дарю свой кубок бразильскому народу… потому что знаю - дома сейчас карнавал". Для 90-миллионого народа, половина которого моложе Эмерсона (25 лет), он - новый национальный герой. Даже президент Медичи смотрит гонки Фиттипальди по телевизору. Я подсчитал, для Эмерсона, имеющего уже 61 очко, есть все шансы побить рекорд Джима Кларка с 63-я. "Неужели?", - с сомнением спросил Эмерсон. Но Питер Уорр немедленно согласно закивал и изобразил недовольство: "Значит, нам по-прежнему нужны три очка. Видишь Эмерсон, ты для нас недостаточно хорошо работаешь".

Он хорошо работал весь год. Вытеснил из сознания поломки подвески в начале сезона, но, по собственному признанию, ему повезло. "На сто процентов достойный и заслуженный чемпион мира", - галантно и под аплодисменты передал Стюарт свою корону наследнику престола, - "но и вся команда работала идеально. Организация, машина, пилот, все было на своем месте". Ронни Петерсон считает: "На 50 процентов чемпионом стал Эмерсон, на 50 процентов Lotus". Но таких слов следует ожидать от человека, который переходит в Lotus. "Фиттипальди - это гонщик, который ездит чисто, никогда не разворачивается и всегда остается на трассе", - охарактеризовал его Хилл, в то время как Халм сказал: "В этом бизнесе тебе либо везет, либо нет. У Фиттипальди за весь год не было проблем с шинами или мотором". Так и есть, но, без сомнения, это частично заслуга хорошего стиля вождения Фиттипальди, его умения менять тактику и шестого чувства к развитию гонки. Доказательство: у Уокера шины лопались четыре раза.

Монца стала для Фиттипальди всего лишь 25-м Гран-при. Включая гонку-коронацию, Эмерсон при 25 стартах сходил только

семь раз, и 18 раз доезжал до цели. Его доля в достижении финиша составляет 72 процента, это лучше чем у Фанхио (70,7 процентов) или Кларка (65,3 процента).

Этот "надежный" гонщик Фиттипальди, который с удивительной скоростью учит новые трассы, отказывается у себя дома садиться в такси. "В Бразилии ездить с таксистом опасно для жизни", - говорит он. Некоторые называют Эмерсона из-за его слегка выступающих вперед зубов "пираньей", имея в виду острозубую хищную рыбу. Но по характеру Эмерсон - полная этому противоположность. "Для друга он снимет последнюю рубашку и подарит ему", - считает Ники Лауда. И я хорошо помню, как одна из подруг гонщиков сказала в конце 1971 года: "У Эмерсона достаточно таланта, чтобы сделать супер-карьеру. Но ему не хватает жестокости и твердости, необходимой гонщику-профессионалу. Я думаю, он просто слишком хороший парень".

Таким был Эмерсон всегда: честные карие глаза, открытая мальчишеская улыбка, дружелюбно-свободная манера общения, постоянная похвала машине ("it's fantastic"), полное уважение к соперникам. И став чемпионом, он не изменится, оставшись верным своему, скорее консервативному, вкусу в одежде и стиле жизни. И скорее всего, он по-прежнему будет сражаться со временем, "хотя я и ставлю свои часы на четверть часа вперед, я все равно везде опаздываю". За исключением гонок, но и там Эмерсон, которому перед Гран-при требуется обычно от десяти до двенадцати часов сна, доводит своего шефа до белого каления. "Посмотри на мои седые волосы", - сказал ему Чепмен в прошлом году, - "парочкой из них я обязан тебе". Мария-Хелена считает: "Если и существует гонщик, который перед стартом действительно остается спокоен и расслаблен, то это Эмерсон". Сам же он сказал мне только: "Я мог бы разговаривать до последней минуты перед стартом, но было бы все же лучше подумать о погоде, о том как пройдет первый поворот и так далее. Но я спокоен и чувствую это".

Когда Фиттипальди попросили посетить мероприятие для детей-инвалидов, Эмерсон немедленно согласился, но в оговоренное время - восемь часов вечера - его не было. "Ну конечно", - сказал кто-то, - "теперь он чемпион…". Но Дитер Штапперт обьяснил: "если бы вы сказали, что начало в семь часов, он был бы здесь в восемь". И действительно, Эмерсон пришел в девять. При этом непунктуальность не является частью его характера, а только его следствием: Эмерсон никому не отказывает, не делает никому больно, любит со всеми поговорить - поэтому и получается, что на следующую встречу он опаздывает.

В четвертый раз чемпион мира живет на Женевском озере. И в

четвертый же раз он при этом не швейцарец. Мировая пресса приступила к штурму семейного дома в Луни, недалеко от Лозанны: многие явились без предупреждения, но никто не ушел с пустыми руками. Хотя теперь Фиттипальди пришлось изменить стиль жизни: почти не осталось времени на прогулки в лесу с братом Уильсоном или на новое хобби - постройку моделей самолетов. Когда один журнал пожелал купить у него первые свободные от гонок выходные в качестве чемпиона, Мария-Хелена отказалась: "Даже за миллион". Жена Фиттипальди никогда не возражала против того, чтобы Эмерсон участвовал в гонках "но их не должно быть слишком много. Посмотри на Петерсона и Шенкена. С тех пор как они участвуют в гонках спортпрототипов, их лица ввалились. Я же хочу сохранить своего веселого, радостного мужа… и я не хочу, чтобы Эмерсон заплатил такую же цену, как Стюарт, своим желудком".

Джеки почти трогательно помог Эмерсону привести в порядок свою общественную жизнь: переплетение рекламных договоров, деньги и фанатов. Хелен Стюарт дала Марии-Хелене несколько ценных советов и позже рассказала Прицилле Фиппс: "Если хочешь, напиши это в своей книге о Фиттипальди - я думала что мне сто лет, когда давала советы Марии-Хелене и слушала, как Джеки тихо говорил с Эмерсоном". Уважение взаимное.

У Джеки достаточно юмора, чтобы сказать: "До 31 декабря я все еще чемпион", но он и достаточно тщеславен, чтобы победить нового чемпиона, "потому что я снова должен выигрывать гонки". Перед заокеанскими этапами сезона в Моспорте и Уоткинс Глене по североамериканским журналам прошла волна материалов о Стюарте. "Toronto Star" сравнила положение Джеки с лишенным короны Кассиусом Клеем *{Кассиус Клей, более известен как Мухаммед Али (*1942) - американский боксер. Чемпион Олимпийских игр 1960 г. в полутяжелом весе. Неоднократный чемпион мира среди профессионалов (в 1964-1974) в тяжелом весе. Считается одним из лучших боксеров всех времен.}*, "потому что если Клей что-то скажет, это стоит больше, чем если Фрейзер *{Джо Фрейзер (*1944) - американский боксер. Неоднократный чемпион мира в тяжелом весе. В 1971 году нанес поражение Мухаммеду Али, первое в того карьере.} отправит кого-то в нокаут"*. Но название книги Бадда и Шульберга о Клее ("Looser but still Champion" *{Проиграл, но все еще чемпион (англ.)}*) не подходит борьбе Стюарта и Фиттипальди. Во-первых, они никогда не выходят на ринг только вдвоем, во-вторых, если оставаться верным языку бокса, в следующих двух раундах Эмерсон будет боксировать против Джеки только с одной перчаткой.

Хотя, откликнувшись на личную телеграмму Раймунду босса Fiat Аньелли, Firestone согласилась изменить решение об уходе и даже открыть завод в Бари - но четыре недели без исследований, тестов и изготовления гоночных шин означают, по словам инженера Брюса Харриса, "два шага назад". А два шага - это на трассе две секунды.

Америка: Двойной удар Стюарта

Когда цирк Формулы 1, подобно саранче, обрушился на обе свои канадские штаб-квартиры - "Flying Dutchman" и "Holiday Inn" - недалеко от Моспорта, BRM оказались без конструктора Тони Саутгейта и Рене Виселля. Саутгейт перешел в Shadow, чтобы вместе с Аланом Рисом и спонсорской поддержкой в 500 000 долларов создать там команду Формулы 1. А Виселль взял напрокат на оставшиеся две гонки Lotus, потому что, как жаловался Рене, "BRM за моей спиной наняли Регаццони". "А какое Виселлю до этого дело?", - пробурчал Парнелл.

Моспорт, длиной 3,9 километров - типичная провинциальная трасса: она неровная, как стиральная доска, между идеальной траекторией и отбойниками растут сорняки, везде камни и комья земли. Халму эта трасса во время гонки Кан-Ам показалась "просто ужасной", но вслух он этого не сказал. Сотни добровольцев работали два дня и две ночи, чтобы исполнить пожелания Стюарта. Но и после этого Регаццони не мог понять, "как здесь можно проводить Гран-при", а Клей, без сомнения, не из пугливых. "Чтобы изменить лицо", он теперь отращивал усы, которые Рожер Бенуа ежедневно фотографировал, как гордый отец своего первенца. По словам Регаццони, "это будет татарская бородка". Жены гонщиков окоченевшими пальцами замеряли времена круга. Эмерсон запретил Марии-Хелен перейти с ледяного бетона на освещенную солнцем стену боксов, "потому что это слишком опасно". Сам Фиттипальди не почувствовал в себе никаких изменений, "хотя вообще-то мне надо было бы загордиться, или нет?" На тренировке развернулся Жаки Икс: "в этом году это со мной впервые".

И перед Ferrari и перед "толпой" Ford появилась великая цель: оба мотора выиграли по 49 Больших призов. Приближалась юбилейная победа. Когда я заговорил об этом со Стюартом, он согласно кивнул: "Хорошо, что ты сказал. Думаю, теперь у меня еще больший стимул". Йохен Риндт однажды сказал, что для того, чтобы стать чемпионом мира в Формуле 1, нужны три вещи: хорошая машина, мотор Ford и Уолтер Хейз. Этот генерал от автоспорта, будучи ближайшим соратником Генри Форда, сопровождает того на все важные переговоры, как Генри Киссинджер президента Никсона. В 1966 году он заключил с Cosworth знаменитый договор о семи миллионах, а в ноябре 1970 он попросил извинения перед друзьями, которые со всего мира прилетели в Лондон на ужин, что не сможет присутствовать, "потому что мне нужно заняться более важными вещами": Хейз

решал задачу, как вырвать Стюарта из силков Ferrari и сохранить для Ford. Вероятно, Джеки считал, что именно для этого человека он должен добыть 50-ю победу в Гран-при.

На тренировке Стюарту не повезло: во время прогрева в паддоке была повреждена масляная помпа в "005", а запасную машину Джеки с упавшим давлением масла припарковал на трассе. "Стюарт вылетел?", - выжидаючи поинтересовались Икс и Регаццони. Пока беззащитный Стюарт сидел в боксах, McLaren молниеносно нанесли удар, в субботу в 11:30 утра: Ревсон и Халм натянули квалификационные шины и в течение одной минуты показали то время, о которое соперники обломали зубы: стартовые места 1 и 2 для Ревсона и Халма, впервые в истории поул у McLaren.

Ревсон спокойно вылез, надел оранжевый колпак, а один из фанатов наклеил ему на руль измененный рекламный слоган Avis: "Peter tries harder!". Четыре часа спустя Ревсон потерял левое заднее колесо. "Внезапно слева ко мне начало подниматься серое полотно дороги", - описывал он мне свое впечатление. Во время гигантского разворота Ревви немедленно убрал ногу с педали газа, "чтобы хотя бы спасти мотор". К счастью, он никуда не врезался, но решетчатый забор оторвал у него с машины нос и заднее антикрыло. Полчаса спустя служба эвакуации притащила быстрейшую на тренировке машину обратно, Ревсон с серьезным лицом сидел в кузове. "Теперь интересно, что сломается у меня", - шепнул Халм. Не сломалось ничего, потому что Денни и Тедди Майер вовремя заметили, что один из болтов был недостаточно крепко закручен.

Рядом с Ревсоном и Халмом, впервые в своей карьере, в первый ряд квалифицировался Петерсон. Возможно, он даже сам себя лишил поула: Ронни умудрился именно на своем запрограммировано быстрейшем круге, перед тем как квалификационные шины стоимостью по 9000 шиллингов разлетелись на кусочки, попасть в "толпу" из восьми машин - а там все задерживали друг друга. Регаццони притормозил де Адамич. Он приехал в боксы, перепрыгнул через стену и поздоровался с парочкой опасного вида людей с бородой. "Мафия", сказал Бенуа.

Вечером некоторое удивление вызвал Робин Херд, который пригласил своих пилотов на ужин в "Holiday Inn", но в очередной раз про это забыл: когда Петерсон, Лауда и Беттлер пришли, Робин уже сидел за столом с Крисом Эймоном, который в 1973 году собрался вернуться в March. За соседним столом сидела команда Ferrari, издалека помахал рукой Стюарт. "Вот видишь", - улыбнулся Петерсону Икс, - "с тех пор как ты стоишь в первых

рядах, Стюарт начал с тобой разговаривать". Ронни засмущался, почти полез под стол, но Шетти продолжил разговор: "Если у тебя в гонке будут проблемы со Стюартом - просто скажи. Тогда мы снова отправим вперед Регаццони".

Крис Эймон послушал по радио прогноз погоды: дождь и туман. В воскресенье за завтраком Хилл положил себе на поднос кучу всего и ругался: "Bloody day". И действительно. Плотный, как молоко, туман опустился на Моспорт. Разогревочную тренировку отменили, пилоты улеглись поспать на стопки шин. Тысячи фанатов бродили по трассе, отбрасывали в сторону камни, выламывали комья земли. Все говорило в пользу отмены гонки, но решение все оттягивалось. Ревсон строил планы: "после обеда по телевизору будет интересный футбольный матч", другие предвкушали репортаж о русско-канадских хоккейных битвах, которые, как и Гран-при, спонсируются пивоварней Labatt.

В конце концов, команды решили, "чтобы осчастливить 50 000 зрителей", отправить машины на трассу по одной на три круга, в порядке стартовых номеров. Первые отправились на тренировку в тумане, как горнолыжники, исчезли в молочном сумраке и вернулись как Амундсен с Северного полюса. Вопрос Джеки Стюарту: "Насколько быстро ты мог ехать?" "Мне казалось, что 400 миль в час: я вообще ничего не видел", - ответил Джеки. "Даже хуже, чем в 1968 на Нюрбургринге?", - спросил я. "Видимость хуже, чем тогда. Но сегодня я знаю, что нам и тогда не следовало стартовать". Север поинтересовался у Стюарта, прежде чем стартовать, Бельтуа - у Севера, Ройтеманн - у Фиттипальди. "Очень, очень скользко", - серьезно сказал чемпион мира, "потому что трасса очень грязная. Туман то поднимается, то опускается". "Не удивительно, ведь мы выдуваем туман вверх нашими выхлопными газами", - ухмыльнулся Петерсон.

Туман неожиданно рассеялся, и с опозданием на 75 минут стартовало то, во что уже никто не верил - Гран-при Канады; с отличной видимостью, но ужасно грязной трассой. Пыль и камни забились на старте у всех в дроссели и воздухозаборники. У некоторых меньше, у некоторых настолько сильно, что им (подобно Ники Лауде) на протяжении 15 кругов пришлось у края трассы бить камнем по заслонке и чистить ее. Или (как Халм или Север) они могли на первом кругу передвигать машину по трассе, только включая и выключая сцепление.

Дуэль в Моспорте между Стюартом и Петерсоном 1971 года повторилась. На протяжении четырех кругов швед держался на первом месте, потом он ошибся в гладкой как лед шпильке. Стюарт обогнал, но на следующем круге тоже проскочил в том же самом месте, правда, этой ошибкой Петерсону воспользоваться не

удалось. С этого момента Джеки начал, как в лучшие времена, "отрываться в гонке". Странная была картина: впереди Стюарт на "005", одиноко наматывающий круги, а позади Север на "006" в грандиозной погоне. Оба Tyrrell показывали самые быстрые времена, пока на 25-м круге Северу не пришлось замедлиться из-за проблем с тормозами.

Петерсон уверенно держался вторым, с возрастающим отставанием от Стюарта, но и увеличивающимся отрывом от Икса, Ревсона, Фиттипальди, Регаццони, Эймона, Ройтеманна и Халма, которые сцепились друг с другом. Икс потерял 1500 оборотов и терял одно место за другим. Ревсон-Фиттипальди смогли оторваться от этой группы, но Эмерсон потерял свой передний спойлер, потом не мог включить вторую и четвертую передачи… и Регаццони бросился в погоню за чемпионом мира, которого он, в конце концов, обогнал под бурные аплодисменты итальянских эмигрантов, заполнивших трибуну "Монца" напротив боксов и подбадривающих его платками и рупорами. Впереди Петерсон на протяжении многих кругов отчаянно пытался обойти на круг Грэма Хилла, "но Грэм пять раз меня не пускал, сам не знаю почему". В боксах Brabham этого тоже никто не знал, потому что они показали старому чемпиону: "PET +1 LAP", то есть Петерсон на круг впереди тебя, пропусти его. Когда Ронни попытался в шестой раз, Хилл вытолкнул его с трассы. Ремонт подвески March занял шесть кругов, и только после этого Ронни вернулся на поле сражения… и подождал Грэма. И снова оба оказались рядом, но потом у Петерсона сломался указатель уровня топлива, и залитому бензином шведу пришлось сойти.

После гонки Хилл с красным от ярости лицом подбежал к Петерсону и наорал на него: "Как ты посмел на меня наехать?" Петерсон удивленно: "Но ведь это ты меня вытолкнул - при том, что именно ты предложил вчера, чтобы каждый пилот сел во все машины и проверил, можно ли что-то увидеть позади заднего антикрыла в зеркала заднего вида". "А на каком месте ты вообще был?", - спросил Грэм. "На втором", - тихо ответил Ронни. Теперь, для разнообразия, побледнел Хилл. "Извини", - пробормотал он, - "я этого не знал".

Зато находившийся теперь уже на третьем месте Регаццони знал, что снова что-то пойдет не так. После того как Гетин из-за сломавшейся подвески прокрутился через всю череду поворотов, и Клей на волосок проскочил мимо него. "С этого момента я ужасно боялся и думал: то ли еще будет". Незадолго до финиша Клей нагнал частника Скипа Барбера, который уже отстал на 35 кругов, и захотел обогнать его после поворота. "Но что сделал этот дурак: прямо посреди поворота он нажал на тормоза". Клею

пришлось уклониться на газон и пропустить Ройтеманна и Халма. Денни на протяжении нескольких кругов грозил Карлосу кулаком, но без труда обогнал его на последнем круге, потому что у пилота Brabham закончился бензин.

Стюарт триумфировал с почти минутным преимуществом перед Ревсоном и улыбнулся после своей первой победы на Tyrrell 005: "Честно говоря, на трассе мне даже было немного скучно. Вообще ничего интересного". Старый добрый Джеки: он хвалил всех и поздравлял всех. Goodyear с четырехкратной победой, публику "за то, что она была такой терпеливой и, без сомнения, их день был тяжелей моего", пивоварню, из 200 000 долларов призовых которой он заполучил 25 000 и, уже попрощавшись, еще и фирму Ford. Я был уверен, что он про них вспомнит. "Теперь ты, наконец-то достиг совершеннолетия", - сказал ему Кен Тиррелл, - "наконец-то 21". После своей 21-й победы в Гран-при Джеки залез в частный самолет Эдселя Форда и полетел дальше в Уоткинс Глен: тесты шин, бизнес, телевидение, тесты шин…

Пока Стюарт не скучал в оставшиеся пару дней до Гран-при США в Уоткинс Глене, Халм отправился играть в гольф, а Виселль - на рыбалку. Фиттипальди запланировал каникулы на Багамах, но Чепмен послал его на гонку Формулы 2 на Хоккенхаймринге. Усатый Регаццони, его уже прозвали "Дон Корлеоне", поехал вместе с Андретти в Индианаполис, "где мы проехали два ужасных круга на взятой напрокат машине", а после этого в рай для игроков - Лас-Вегас. "Клей и Марио играют - вот это комбинация, - Робин Херд в ужасе воздел руки к небу. Клей рассказал мне, что, хотя и насчитал миллион долларов за стеклом в кассе, но сам ничего не выиграл, "потому что мне никогда не везет". Тем свирепее Регаццони был настроен выиграть свою последнюю скачку на гарцующем жеребце из Маранелло. "Тогда я получу 50 000 долларов, брошу на арену шлем и скажу 'Чао Ferrari!'". Уоткинс Глен начался традиционным турниром в гольф, от которого уклонился только Тим Парнелл: "Я не люблю эти детские игры". Грэм Хилл, который уже играл в Тунисе против 007 Шона Коннери, записал себя в список участников как Арни Хилла, имея в виду своего кумира Арнольда Пальмера *{Арнольд Пальмер (р. 1929) - чрезвычайно популярный и знаменитый американский гольфист.}*. Первыми тронулись механики Tyrrell, насобирали грибов и устроили завтрак прямо между лунок. Хилл, Халм, Гетин и Тедди Майер играли на большие деньги, у каждой лунки долларовые банкноты меняли своих владельцев. Фиттипальди, по собственным словам, "даром исполнял роль садовника, потому что после каждого удара вспахивал поле". Диттер Штапперт и я, хотя и заняли последние

места в зачете журналистов, но из-за странного гандикапа оказались в общем зачете все еще перед Фиттипальди. А, как справедливо заметил Диттер, победить Эмерсона в 1972 году даже Стюарту удавалось нечасто. Победителем, с учетом гандикапа, в конце-концов стал Хоуден Генли: это стало первой победой команды BRM после Монако, теперь они наняли Брайана Редмана. "Все меня предупреждали. Но я считаю, что хаос оказался меньше, чем я боялся", - сказал Брайан.

Вся семья Формулы 1 расположилась в Glen Motor Inn. В столовой играла "From here to eternity", музыка из фильма "Проклятые навечно" *{Проклятые навечно" (From Here to Eternity) - популярный американский фильм 1953 года.}*. Но никто из фронтовиков Формулы 1 не слушал. Стюарт, Север, Ревсон и Хилл занимались деловыми переговорами с агентами МакКормака. Когда Джеки наткнулся на столик Ferrari, он почти нежно поприветствовал Регаццони: "Ага, Швейцария представила нового Регаццони: усы, длинные волосы… и намного спокойней". Бразильский клан Фиттипальди собрался в полном составе, включая беднягу Уильсона который чем-то испортил себе желудок. Макс Мосли обедал с Рене Виселлем и его шведским менеджером. Если бы Лауда присутствовал, это бы его испугало - но, к счастью, Шетти крикнул: "Макс, смотри не продай собственную мать".

За соседним столиком Халм учил жизни птенчика Формулы 1 Джоди Шектера. Кучерявому южноафриканцу предстоял дебют в Гран-при: "Первое правило, Джоди: всегда оставайся на дороге, ни в коем случае не допускай разворота. Второе правило: всегда смотри в зеркала". В ответ Джоди спросил: "Ты действительно это можешь? У меня они так вибрируют, что дороги не видно". Денни откинулся назад: "У меня не вибрирует ничего". Шектер уже на частной тренировке показал 1:44,1. "Только на секунду медленнее, чем Север", - крикнул мне Халм. "А Фиттипальди?", - спросил я. "Что делал чемпион мира, я не знаю", - несколько ядовито ответил он. За то, что Джоди весь вечер так вежливо слушал, ему разрешили пойти с дядей Денни в кино. Как обычно во время Гран-при, показывали образовательный фильм.

В пятницу утром Стюарт как раз собрался было подсесть за мой столик, но тут на него накинулась целая толпа маршалов в белой одежде: устроит ли его, если при тяжелой аварии покажут двойные желтые флаги и не хотел бы он, чтобы в том или ином повороте… "Господи, я же еще даже не позавтракал", - вздохнул Джеки. После этого Стюарт сыграл с Халмом партию в гольф, и на 21 лунку ему потребовался лишь 41 удар, "хотя я в не особенно хорошей форме, но главное - я победил Денни". Нью-Йоркские

газеты обсуждали дуэль Стюарт против Халма за титул вице-чемпиона, счет был 36:35. "Сколько тебе принесет второе место?", - спросил я Джеки. "Ничего", - честно ответил он. А место Tyrrell в параллельном соревновании производителей, от которого зависят стартовые премии в 1973 году? "Это дело Кена. Я хочу выигрывать гонки. И если мне это удастся, то остальное устроится автоматически". Приехав на трассу, он сунул в руку своему агенту McCormack парочку рекламных брошюр: "Теперь это твоя работа. Я же сяду в машину и поеду".

У Стюарта есть шестое чувство для надвигающейся плохой погоды. Опасаясь дождя на последней тренировке, он уже в пятницу как можно быстрее достиг границ возможного. В отличие от Халма, Джеки использовал настоящие гоночные шины, но все же показал 1:40,418 - лучшее время перед Ревсоном и Халмом. "При этом, если бы прямо передо мной не вылетел Генли, это был бы супер-круг, наверняка 1:39,6", - жаловался Джеки. У BRM отвалилось колесо.

Пилоты Firestone заплатили большую цену за слишком быстрый уход фирмы. "Наши шины неплохие", - улыбнулся Икс, - "но медленные". Насколько медленные? Чепмен назвал цифру 1,5, Шетти же от 2 до 2,5 секунд. Goodyear легко оккупировали стартовые места с 1 по 5 и с 7 по 8. Это восьмое принадлежало сенсационному Джоди Шектеру, который был даже быстрее, чем Фиттипальди. А Патрик Депайе в третьем Tyrrell стоял перед Иксом. В середину этой подавляющей фаланги Goodyear, как пиявка, вцепился Клей Регаццони. На вечеринке для гонщиков тессинец с тарелкой керри в руках перепрыгнул через балюстраду, подсел ко мне на пиво и показал свои покрытые синяками руки: "Я работал тяжелее и рисковал больше, чем когда-либо раньше. Четыре часа тренировки были балансированием на лезвии бритвы". Он смахнул с лица видимость пота и потряс руками: "Тяжело".

Как и предсказал Стюарт, субботняя тренировка прошла в дождь и туман. Как и в Моспорте, начались одиночные заезды: "По три круга и в гараж", - сообщили Лауде. Ники так и сделал, а потом, не зная, что между делом тренировку открыли для всех, со спокойной душой отправился в гараже в туалет. А в боксах March началась паника. Мосли попросил Эймона "проехать круг и посмотреть, где вылетел Ники". Но March ждал еще один неприятный сюрприз: из-за того, что Петерсон уже спалил два мотора, одолжили запасной у Стюарта. Мосли: "Наконец-то мы узнаем: дело в моторе или в водителе". Становилось все холоднее. Опустилась темнота, но трасса медленно высыхала, когда Ронни попробовал настроить совместно: 10 200 оборотов,

большие задние колеса и коробку передач. Увидев, что в 16:20 Стюарт выехал из боксов на сухой резине, Петерсон приказал и себе поставить слики. Десять кругов спустя он заменил левое заднее колесо: прокол. После этого "я думал только о моторе и совсем забыл о холодной задней шине". Дав полный газ в самом быстром повороте, March немедленно лишился управления и врезался в отбойники. Больше всего Ронни огорчило то, что сломался его дорогой хронометр. А вот механиков March злило другое: теперь им предстояла целая ночь работы. Когда я вернулся в Motor Inn, меня с хитрой улыбкой встретил Уильямс: "Как ты думаешь, кто был быстрейшим на тренировке? - Карлос Паче." "То есть, он был быстрее Эмерсона?", - спросил я. "Кто такой Эмерсон?", - вопросом на вопрос ответил Фрэнк, - "это всего лишь прошлогодний чемпион".

Еще незадолго перед стартом возились над масляным радиатором у Фиттипальди. Крис Эймон добровольно сменил третий стартовый ряд на последний, потому что V12 работал только на 11 цилиндрах. Его последняя гонка за Matra стала отражением двух сезонов. "Будем надеяться - пойдет снег", - пошутил Гетин, - "у BRM довольно быстрые тракторы". Клей Регаццони с удовольствием болтал с механиками, разговор шел о шампанском. "Последнее усилие" это может и не про Регаццони сказано, но зато про Стюарта. Механик McLaren показал на стартовой решетке на держателя поула: "Сегодня наша единственная проблема - это Стюарт".

Но еще на старте Ревсон столкнулся с Ройтеманном - обоим пришлось заехать в боксы и поменять носовую часть машины. Стюарт мгновенно вырвался вперед, "потому что очень важно с самого начала деморализировать соперников" и провел одинокую гонку, сам определяя свою скорость, выигрывая по секунде на круге. Ровно на половине дистанции Джеки сигналами сообщили из боксов, что Север пробился на второе место, за счет Халма. У обоих были проблемы: у Севера отвалилась часть облицовки кокпита и постоянно застревала между правой ногой и педалью газа, "и мне все время приходилось танцевать твист, прежде чем выжать полный газ". Халм же постепенно понимал, что риск взять отличные от Стюарта шины себя не оправдал.

Позади же новичок Джоди Шектер пилотировал свой McLaren с удивительной легкостью, как будто уже много лет только тем и занимался. Фил Керр дал ему указание: "Мы не ожидаем от тебя ничего, кроме как доехать до финиша" - и отправил на крещение огнем. Джоди вообще не напрягался, даже пропустил вперед Севера и теперь, на 39-м из 59-и кругов, шел на четвертом месте в 20-и секундах позади Халма, но зато и в 20-и секундах перед

сражающимся дуэтом - Икс/Петерсон. Но неожиданный ливень в первом повороте застал Шектера врасплох, потому что он первым прибыл на то место: "Как будто бы мне на голову вылили ушат воды". С блокированными колесами Джоди вылетел в песок, развернулся, мотор заглох. Медленно, очень медленно, минуту спустя мимо проехал Халм, наклонив голову и как будто укоряя: "Что я тебе говорил?".

Джоди так переволновался, что забыл снова включить электрический бензонасос (после старта его выключают). Поэтому в охоте за долларами он откатился далеко назад, как и многие другие: Регаццони с самого начала страдая от таинственной потери мощности, беспомощно замечал, "как другие обгоняли меня на прямых" и все же дотащил свою Ferrari до финиша на восьмом месте: на 13 мест впереди лучшей BRM. При этом мотор работал так неровно, что другой пилот уже заехал бы в боксы. "Самое время для Регаццони перейти к нам", - объявил Луис Стенли.

У чемпиона Фиттипальди в Уоткинс Глене все пошло не так. Сначала у него лопнула шина, потому сломалось внутреннее, то есть правое заднее колесо из магния и, наконец, впереди болтался амортизатор. Заменить его Чепмен отказался: "Мы снимаем машину с гонки". Эмерсон закутался в свое кожаное пальто и зачарованно наблюдал за дуэлью Икса и Петерсона. После неудачи Шектера она шла уже за четвертое место. Ронни, стартовав с 26-го места, обогнал весь пелетон - Икс был первым, кто смог оказать ему сопротивление. "Каждый раз, когда я смотрел в зеркала, то видел Ferrari сбоку. Так сильно старался Жаки", - позже рассказал Ронни, "А когда Ferrari оказывалась рядом со мной, то я слышал, как вибрировали его шины: они стучали как пулемет. Никогда бы не подумал, что смогу такое услышать". За три круга до конца к пулеметным очередям добавился фейерверк: у Икса сломалась выхлопная труба. "Я видел искры и слышал, как металл бился о бетон", - сказал Жаки. Теперь Икс больше не мог удержать шведа. Когда Ронни обогнал, то "впервые подумал: это мой реванш за гонку спортпрототипов".

После того как на предпоследнем круге разворот Беттлера вызвал столкновение Хэйлвуда и Лауды, опустился флаг - двойной триумф команды Tyrrell: Стюарт - первый, Север - второй. Петерсон поблагодарил "за лучший мотор и лучшие шины, которые когда-либо были у меня в March", а Жаки радовался, "что все хорошо закончилось". Его спокойная улыбка стала еще шире, когда я ему сообщил, что он выиграл общий зачет кубка Зифферта 1972 года и, таким образом, стал лучшим бойцом года. Регаццони выполнил свой долг по отношению к

Ferrari: никем не замеченный, он перепрыгнул через стену боксов, засунул маску и перчатки в шлем и ругался про себя: "Сегодня я хотел так много сделать". Поздно вечером, когда большинство гонщиков и механиков уже уехали, Клей все еще задумчиво и грустно сидел в гараже, как будто желая до последней минуты насладиться своим временем в Ferrari: как осенними солнечными лучами сидя в шезлонге на веранде.

Стюарт сократил свое отставание по победам в сезоне от Фиттипальди до 4:5 и выиграл свой 22-й Гран-при: до Фанхио ему не хватает еще двух побед, до Кларка - трех. Когда для Джеки подсчитали, сколько денег он выиграл своей победой в Уоткинс Глене, он хитро улыбнулся: "Я знаю, что здесь можно было выиграть и хотел выиграть все". Команда Tyrrell получила 97 500 долларов, больше, чем какая-либо команда Формулы 1 раньше. Даже Фрэнк Уильямс получил на 700 долларов больше, чем Lotus и радовался своему сокровищу: "На один день я стал богаче, чем Колин Чепмен".

Робин Херд потихоньку отозвал Ники Лауду в сторонку: "Во вторник в полпятого Макс будет говорить с Энди Гранателли по поводу спонсорской поддержки. В это время нам с тобой надо бы пойти в церковь и помолиться".

Сезон Формулы 1 1972 года закончился "World Champion Victory Race" в Брэндс Хэтче, которую, после остановки в боксах Фиттипальди и Петерсона, выиграл Бельтуа. Это был год Фиттипальди, отчаянного подъема Джеки Стюарта, упорных атак Ferrari, ужасно надежных McLaren, неудачной конструкции в March, хаоса в BRM, звездного часа Халма в Южной Африке, Бельтуа в Монако и Икса на Нюрбургринге. Сцена остается каждый год той же, но актеры меняются ролями. Когда я встретил в Уоткинс Глене бывшего гоночного шефа Goodyear Лео Меля, где он впервые после года отсутствия присоединился к цирку Гран-при, то автоматически последовал вопрос: "Тебе не хватало чего-то в этом году?" Лео пнул шину, показал на мотор и сказал: "Не шин, шума или техники. Но мне не хватало людей".

И я подумал о том же, когда началась зима.

КОНЕЦ.